

III. RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE

A. Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: recopilación de las observaciones formuladas por los gobiernos y las organizaciones internacionales sobre el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional: informe del Secretario General

(A/CN.9/319 y Add.1 a 5)

ÍNDICE

[A/CN.9/319]	<i>Página</i>
INTRODUCCIÓN	164
RECOPIACIÓN DE OBSERVACIONES	164
<i>Estados</i>	
Canadá	164
Dinamarca	166
España	167
Estados Unidos de América	167
Filipinas	170
Polonia	170
Suecia	170
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	171
<i>Organizaciones internacionales intergubernamentales</i>	
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)	172
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	173
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)	173
<i>Organizaciones internacionales no gubernamentales</i>	
Cámara Naviera Internacional	174
Consejo de Asociaciones Nacionales de Armadores de Europa y el Japón (CENSA)	175
Comité Internacional de Transportes Ferroviarios	175
Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA)	175
Unión Internacional de Ferrocarriles	175
 [A/CN.9/319/Add.1]	
RECOPIACIÓN DE OBSERVACIONES	176
<i>Estados</i>	
Alemania, República Federal de	176
Marruecos	178
México	183
<i>Organización internacional no gubernamental</i>	
Unión Internacional de Transportes por Carretera	184
 [A/CN.9/319/Add.2]	
Noruega	185
 [A/CN.9/319/Add.3]	
RECOPIACIÓN DE OBSERVACIONES	186
<i>Estados</i>	
Finlandia	186

	<i>Página</i>
Países Bajos	187
República Democrática Alemana	188
Trinidad y Tabago	189
[A/CN.9/319/Add.4]	
Asociación Internacional de Puertos (AIP)	190
[A/CN.9/319/Add.5]	
Irlanda	190

[A/CN.9/319]

Introducción

1. La Comisión, en su 17.º período de sesiones celebrado en 1984, asignó a su Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales la tarea de formular normas jurídicas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte¹. El Grupo de Trabajo inició su labor en su octavo período de sesiones, celebrado en 1985, con un estudio amplio de las cuestiones relacionadas con la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte (A/CN.9/260). En su noveno período de sesiones, celebrado en 1986, en el Grupo de Trabajo tuvo lugar un debate inicial sobre los proyectos de artículos de normas uniformes que había preparado la secretaría, y se prepararon los proyectos de artículos 1, 2, 3 y 4 a fin de que sirvieran de base para ulteriores consultas de las delegaciones y para los trabajos futuros (A/CN.9/275). En su décimo período de sesiones, celebrado en 1987, el Grupo de Trabajo examinó los proyectos de artículos que había preparado y los nuevos proyectos revisados o preparados por la secretaría (A/CN.9/287). En su 11.º período de sesiones, celebrado en 1988, el Grupo de Trabajo examinó todos los artículos del proyecto de normas uniformes y recomendó que se aprobara en la forma de una convención (A/CN.9/298). Durante ese período de sesiones, convocó un grupo de redacción para que incorporara las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo y estableciera las correspondientes versiones del proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional en los seis idiomas de las Naciones Unidas. Luego, el Grupo de Trabajo examinó y aprobó los artículos y el título del proyecto de Convención. El proyecto de Convención figura en el anexo I del documento A/CN.9/298.

2. La Comisión, en su 21.º período de sesiones celebrado en 1988, pidió al Secretario General que transmitiera el proyecto de Convención a todos los Estados y las organizaciones interesadas para que formularan sus observaciones, y pidió a la Secretaría que preparara y

distribuyera una recopilación de esas observaciones lo antes posible, antes del 22.º período de sesiones de la Comisión². La presente recopilación se transmite en cumplimiento de la decisión adoptada por la Comisión.

3. Para el 18 de enero de 1989, la Secretaría había recibido respuestas de los siguientes Estados y organizaciones internacionales:

Estados: Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Polonia, Suecia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas;

Organizaciones internacionales intergubernamentales: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Organización de Aviación Civil Internacional y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente;

Organizaciones internacionales no gubernamentales: Cámara Naviera Internacional, Consejo de Asociaciones Nacionales de Armadores de Europa y el Japón, Comité Internacional de Transportes Ferroviarios, Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga y Unión Internacional de Ferrocarriles.

Recopilación de observaciones

Estados

CANADÁ

[Original: inglés]

1. Observaciones generales

El Gobierno del Canadá celebra la oportunidad de formular observaciones al proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, preparado por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales.

¹Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 17.º período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/39/17)*, párr. 113.

²Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 21.º período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/43/17)*, párr. 29.

El Gobierno del Canadá observa que el proyecto de Convención prohibirá excluir la responsabilidad o estipular límites de responsabilidad inferiores a los fijados en la Convención, asuntos que hasta ahora en el Canadá decidían solamente las partes en el contrato. En consecuencia, el Gobierno del Canadá ha consultado ampliamente con asesores de empresas a fin de solicitarles sus opiniones sobre la repercusión de la Convención en su libertad contractual. Será preciso efectuar nuevas consultas en el sector industrial a fin de conciliar las opiniones expresadas durante el proceso de consulta. Estas observaciones, por consiguiente, sólo reflejan las opiniones preliminares del Gobierno del Canadá sobre el proyecto de Convención.

En el Canadá, tanto los empresarios de terminales de transporte como los clientes de los servicios relacionados con el transporte que esos empresarios prestan no tienen opiniones unánimes a favor de los límites de responsabilidad propuestos en el proyecto de Convención. En general, parecería útil volver a revisar los límites de responsabilidad del proyecto de Convención teniendo en cuenta su compatibilidad con los límites predominantes que se aplican en el plano internacional a los transportistas, sobre todo, a los transportistas marítimos.

Además de solicitar opiniones en la industria afectada, el Gobierno del Canadá ha consultado a los gobiernos provinciales y territoriales del país con respecto al proyecto de Convención. Ha llegado a la conclusión de que se facilitaría la aplicación de la Convención en el Canadá con la inclusión de una cláusula para los Estados federales.

En principio, el Gobierno del Canadá no considera necesario autorizar reservas a instrumentos tales como el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, con sujeción, por supuesto, a la redacción definitiva de la Convención propuesta.

Al preparar sus observaciones, el Gobierno del Canadá tuvo presente la necesidad de mantener los costos terminales a un nivel razonable. Las observaciones cláusula por cláusula que figuran a continuación han sido preparadas en el entendimiento de que una indemnización razonable y suficiente por daños podrá facilitar la creación de condiciones favorables al desarrollo y a la prosperidad del comercio internacional. A juicio del Gobierno del Canadá la Convención debe respetar las necesidades de los participantes clave en una esfera rápidamente cambiante, tanto en lo relativo a la tecnología aplicable como a la complejidad de las operaciones de los empresarios de las terminales.

2. Comentario cláusula por cláusula

Artículo 1. Definiciones

Debe aclararse por qué la definición del término "mercaderías", que figura en el inciso b) del párrafo 1, comprende los contenedores, sobre todo cuando el contenedor ha sido suministrado por el transportista y no por el interesado en el cargamento. Si se decide incluir a los contenedores en la definición de mercaderías, es preciso distinguir en la Convención el régimen aplicable a los contenedores del aplicable a su contenido.

El adjetivo "dos" que califica la expresión "Estados diferentes" es tautológico y debe suprimirse.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

El ámbito de aplicación se basa en las definiciones de "servicios relacionados con el transporte" y "transporte internacional" y, por último, conforme al inciso a) del artículo 2, en el "establecimiento" del empresario. Parecería preferible aplicar la Convención cuando los servicios relacionados con el transporte se prestan en un Estado Parte en la Convención. Ese criterio se ajustaría a las normas de conflicto del derecho internacional privado mencionadas en el inciso b) del artículo 2 así como a los instrumentos internacionales vigentes relativos al transporte. Además, plantearía menos problemas de aplicación. Tal como está redactado, es posible que el ámbito de aplicación no abarque a todos los empresarios de las terminales de transporte del Canadá que se dedican al comercio internacional, con lo que se obstaculizaría la meta de la armonización.

Artículo 4. *Emisión del documento*

En el caso de carga contenedorizada, en general al empresario le resulta imposible hacerse una idea con respecto a la exactitud con que determinado documento describe las mercaderías y su estado. La imposición de procedimientos detallados de inspección y la emisión de recibos aumentarían el costo de la manipulación de contenedores y disminuirían considerablemente la eficacia de esa manipulación. No ha dado lugar a quejas entre los clientes de terminales de contenedores y otros interesados en la carga que contienen la falta de inspecciones y recibos. Parecería preferible eximir a la carga contenedorizada de los requisitos del artículo 4.

En términos generales, la emisión de un recibo por las mercaderías entrantes constituiría una novedad y podría dar lugar a un gran aumento de la responsabilidad de los empresarios de terminales.

Es necesario considerar de manera más detallada la necesidad de exigir la emisión de un documento cuando lo solicite el cliente a fin de aclarar si se aplica la presunción salvo prueba en contrario prevista en el párrafo 2.

Artículo 5. *Fundamento de la responsabilidad*

Sería útil incorporar al artículo 5 las palabras "con sujeción a lo dispuesto en el artículo 10" a fin de hacer en este punto una referencia al derecho del empresario a retener las mercaderías en determinadas circunstancias.

Artículo 6. *Limitación de la responsabilidad*

El proyecto de Convención tendría mayor aceptación si los límites normalizados de responsabilidad que fija fuesen compatibles con los límites vigentes de responsabilidad aplicables a los transportistas y a los transportistas marítimos en particular.

Tal vez haya que fijar distintos límites de responsabilidad para los contenedores de modo que el peso del contenedor no se añada al peso del contenido al determinar la responsabilidad basándose en el peso de la carga.

Artículo 8. *Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad*

Esta disposición, al parecer, indica que el empresario perderá la protección de los límites de responsabilidad que

han de aplicarse en virtud de la Convención por sus propios actos o por los actos de sus empleados o mandatarios fuera del ejercicio de sus funciones que constituyan delito o cuasidelito. La meta de armonización y amplia aceptabilidad del proyecto de Convención se alcanzaría más fácilmente si el empresario perdiera el derecho a limitar su responsabilidad sólo en caso de que se probara que la pérdida, el daño o la demora en la entrega resultaron de sus propias acciones u omisiones, con intención de causar esa pérdida, daño o demora, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o la demora. Esa norma comprendería los actos u omisiones de los empleados o mandatarios en el ejercicio de sus funciones pero no aquéllos fuera de ese ámbito. Con esa disposición, el régimen de la responsabilidad que establecería el proyecto de Convención sería análogo a este respecto al de las Reglas de La Haya, La Haya/Visby y a las Reglas de Hamburgo.

Artículo 9. Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Se deduce que el empresario está facultado para no adoptar las medidas de protección previstas en el inciso a) del artículo 9 si las mercaderías están marcadas como peligrosas o si el empresario sabe que lo son. Parecería que hay buenos motivos de orden general para autorizar expresamente al empresario a adoptar esas medidas aun cuando tuviese conocimiento de que las mercaderías son peligrosas o cuando éstas estuviesen correctamente marcadas debido a algún defecto oculto o vicio inherente de las propias mercaderías o de su embalaje, o por culpa de un tercero.

Artículo 10. Garantía real sobre las mercaderías

En algunas jurisdicciones del Canadá, el empresario está ahora facultado a retener tanto el contenedor como las mercaderías. En consecuencia, este artículo, que está destinado a proteger al empresario, colocaría a algunos empresarios canadienses en una situación más onerosa que la que les corresponde en virtud de la legislación vigente.

El nexo que establece este artículo entre el empresario y el propietario de las mercaderías no existe en otras partes del proyecto de Convención. En otros artículos es evidente que el empresario es un intermediario. En el curso normal de sus operaciones, el empresario no tendrá ningún trato con el propietario y, a menudo, no sabrá quién es ni tendrá necesidad de saberlo. Además, en las relaciones internacionales, no siempre es fácil determinar quién es el propietario y cuándo la propiedad cambia de titular. Habría que estudiar si no debería exigirse al empresario que intentara solucionar esa cuestión, o bien que aguardara a que un tribunal adoptara una decisión al respecto antes de estar facultado a ejercer su acción. También habría que estudiar si no debería exigirse al empresario que notificara al propietario antes de ejercer el derecho de retención.

Artículo 11. Aviso de la pérdida, el daño o la demora

El párrafo 1 del artículo 11 podría modificarse de la siguiente manera: "la persona facultada para recibir las *de manos del empresario*" a fin de evitar dudas en caso de

una operación de transporte combinado o de carga contenedorizada.

Podría modificarse el párrafo 2 del artículo 11 de la siguiente manera: "si no se da aviso *al empresario* . . .".

Artículo 12. Prescripción de las acciones

El párrafo 5 del artículo 12 coloca al empresario en una situación de gran incertidumbre frente a la acción de repetición. Habría que estudiar más a fondo la prescripción aplicable a la acción de repetición. Según está redactado, podría reclamarse el resarcimiento varios años después de que el empresario haya prestado los servicios relacionados con el transporte, siempre que la acción se entable dentro de los 90 días de la satisfacción o de la resolución de la reclamación en la que se fundó. Tal vez convendría establecer un plazo más breve para las acciones de repetición. En caso contrario, podría añadirse a la disposición el requisito del cumplimiento de las normas de procedimiento del Estado en el que se inicien las actuaciones a fin de brindar más seguridad al empresario.

DINAMARCA

[Original: inglés]

Antes de referirnos a algunas cuestiones concretas relacionadas con los artículos del proyecto de Convención, el Gobierno danés desea manifestar su sincero reconocimiento por todos los esfuerzos destinados a fomentar la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional.

Pero debe tenerse presente que la posición definitiva del Gobierno danés sobre la posibilidad de ratificar esta Convención en particular dependerá de la decisión definitiva que adopte con respecto al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978, denominado "Reglas de Hamburgo", y al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980, denominado "Convenio Multimodal". El Gobierno danés aún no ha decidido la ratificación de estos convenios.

Las siguientes observaciones con respecto a los distintos artículos del proyecto de Convención se presentan sin perjuicio de la posición definitiva que adopte al respecto el Gobierno de Dinamarca.

El título de la Convención

El proyecto de Convención no sólo se refiere a la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte sino también a la cuestión de las garantías reales que corresponden a los empresarios sobre las mercaderías. Sería preferible que el título principal de la Convención hiciera referencia a ello.

Artículos 1 y 2. Definiciones y ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación no es completamente claro. Debe considerarse la posibilidad de limitar el período de responsabilidad al período efectivo de "depósito" a fin de evitar el riesgo muy probable de un conflicto con otros convenios relativos al transporte.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

Podrían surgir problemas a raíz de que en este artículo se proponen distintas sumas como límites de responsabilidad según que el transporte internacional de mercaderías incluya o no el transporte por mar o por vías de navegación interior. Además, reviste fundamental importancia que las sumas guarden coherencia con las sumas fijadas en otros convenios relativos al transporte.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

No es claro por qué el párrafo 1 del artículo 8 va más allá en cuanto a la limitación de la responsabilidad que las disposiciones análogas de las Reglas de Hamburgo (párrafo 1 del artículo 8) y del Convenio Multimodal (párrafo 1) del artículo 21), dado que no fija límites a la responsabilidad del empresario cuando la pérdida, el daño o la demora hubiesen resultado de una acción u omisión de sus empleados o mandatarios temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o la demora.

Artículo 10. Garantía real sobre las mercaderías

Tal vez sería prudente establecer expresamente que el empresario sólo podrá ejercer el derecho de retención y la subsiguiente venta de las mercaderías para atender sus gastos y créditos efectivos.

Artículo 12. Prescripción de las acciones

El plazo de prescripción de dos años propuesto no guarda coherencia con otros instrumentos vigentes relacionados con el transporte así como tampoco la disposición sobre la acción de repetición contenida en el párrafo 5. Es preferible que haya armonía a este respecto.

ESPAÑA

[Original: español]

*Primera observación**Artículo 7, párrafo 3, primera línea*

Tras las palabras "cuantía total" al final de la línea indicada debe insertarse la palabra "acumulable".

Con la observación propuesta se pretende atribuir mayor claridad al texto tal como se encuentra en su redacción actual, la cual es equívoca respecto de la posibilidad de que por el reclamante se puedan superar los límites de responsabilidad establecidos por la Convención.

*Segunda observación**Artículo 8, párrafo 1, última línea*

Debe añadirse al final del párrafo: "... siempre que se produjeran con ocasión de la ejecución de sus obligaciones contractuales".

Con la adición propuesta se adopta una solución equitativa en relación con la pérdida por parte del empresario de su derecho a la limitación de la responsabilidad.

El fundamento de la responsabilidad del empresario y su alcance por la falta de sus dependientes cometida dolosamente se apoya en la doctrina tradicional de la *culpa in eligendo*, entre otras. Sin duda resulta excesivo culparlo ilimitadamente cuando la actividad dolosa y dañosa de su empleado o agente es padecida por su cliente, no ya con ocasión del desenvolvimiento por parte de éstos de sus actividades profesionales, sino al margen de dicho desenvolvimiento. En este último caso el empresario debería encontrarse en condiciones de beneficiarse con el límite de responsabilidad.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

[Original: inglés]

*I. Cuestiones preliminares**A. Período de la responsabilidad del empresario de terminal: cubrir las lagunas*

El objetivo del instrumento es cubrir las lagunas que dejan los regímenes jurídicos vigentes. A pesar de ello, no todas han sido cubiertas de manera eficaz. En consecuencia, proponemos un cambio fundamental en el artículo 3, donde se indica que el período de la responsabilidad del empresario de terminal por las mercaderías se extiende "desde el momento en que las tome a su cargo hasta que las entregue a la persona facultada para recibir las o las ponga a su disposición". Esta fórmula no cubre totalmente la laguna existente entre el empresario de terminal y el transportista marítimo en aquellos países (como los Estados Unidos) que siguen aplicando las Reglas de La Haya. Por lo tanto postulamos una fórmula por la que el nuevo instrumento resultaría aplicable siempre que no se aplicara otro régimen. Proponemos estipular el período de responsabilidad en el artículo 3 de la siguiente manera:

"El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que deje de aplicarse la ley que rija el transporte hasta que comience a aplicarse la ley que rija el transporte sucesivo."

Los Estados Unidos están dispuestos a aceptar otras fórmulas que cumplan el objetivo de combinar la aplicación de las Reglas de La Haya con el régimen aplicable a los empresarios de terminales. No obstante, subrayamos con insistencia la necesidad de tener en cuenta la aplicación de las Reglas de La Haya. Si no se cubre esta laguna se debilitará gravemente el régimen aplicable a los empresarios de terminales.

Podría aducirse que el régimen aplicable a los empresarios de terminales debe elaborarse de modo que se adapte a las Reglas de Hamburgo solamente. No estamos de acuerdo. El instrumento sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales no debe considerarse como una ampliación de las Reglas de Hamburgo. Constituye un instrumento totalmente independiente. Opinamos que el régimen aplicable a los empresarios de terminales debe estar destinado a aplicarse hasta el momento en que se aplique cualquier otro régimen al transportista. El instrumento será más versátil y, en consecuencia, resultará más ampliamente aceptable si se formula de manera que pueda

combinarse tanto con las Reglas de La Haya, de Visby o de Hamburgo.

B. Aplicación del proyecto de instrumento a los estibadores que se rigen por la ley aplicable relativa al transporte

Esta cuestión se relaciona con la anterior. Los Estados Unidos opinan que el régimen de responsabilidad aplicable a los empresarios de terminales es diferente y distinto de los regímenes aplicables a los transportistas. En consecuencia, en la medida en que se aplique la ley que rige el transporte, no es necesario aplicar, ni debe aplicarse, el régimen relativo a los empresarios de terminales.

Los transportistas marítimos han establecido cierta uniformidad al estipular en sus conocimientos de embarque que el depositario de mercaderías sujetas al conocimiento de embarque podrá oponer las mismas excepciones que corresponden al transportista de conformidad con ese documento. Supuestamente, las negociaciones entre los transportistas y los estibadores podrían reducir el costo de la carga y la descarga de la nave al eliminar el doble seguro. Pero la jurisprudencia aún no es uniforme al respecto. En consecuencia, los empresarios de terminales en los puertos de carga y descarga de cargamentos que se desplazan conforme a un conocimiento de embarque válido de puerto a puerto, y esos empresarios más otros empresarios en puntos interiores para cargamentos que se rigen por conocimientos de embarque intermodales, están todos sometidos a las mismas normas de responsabilidad. A todos se los considera como transportistas. Los empresarios de terminales, incluidos los estibadores, preferirían un régimen de responsabilidad uniforme cuando ello pueda obtenerse mediante una cláusula del conocimiento de embarque.

En consecuencia, los Estados Unidos proponen que se modifique la última oración del inciso *a*) del artículo 1 de la siguiente manera:

“Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en la medida en que sea responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte.”

Con esta modificación, se garantiza a los estibadores, cuando manipulan mercaderías que se rigen por conocimientos de embarque marítimos que les confieren también a ellos los beneficios correspondientes a los transportistas, que el régimen que se les aplicará conforme a la Convención propuesta no será menos favorable que el aplicable a los transportistas.

II. Observaciones detalladas

Artículo 1

1. Véase la observación formulada bajo el epígrafe I, subtítulo B, *supra*.

2. Los Estados Unidos consideran que la Convención propuesta no se aplica a los depósitos de contenedores donde se almacenan y reparan contenedores vacíos. Esta opinión se funda en la definición de “mercaderías” que incluye a los contenedores solamente si las mercaderías

están “en él agrupadas o embaladas”. Las actas relativas a la Convención propuesta deben reflejar claramente esta interpretación.

3. Los documentos tradicionales en papel están siendo sustituidos por un nuevo sistema sin papel denominado Intercambio electrónico de datos de administración, comercio y transporte (EDIFACT). Los documentos electrónicos son más rápidos, seguros y menos costosos que los documentos tradicionales en papel. La CNUDMI, el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa están coordinando la adopción universal del EDIFACT, y la mayoría de los países están introduciendo documentos que no constan en papel.

Los Estados Unidos apoyan este pasaje a la documentación que no consta sobre papel y proponen que todos los documentos previstos en la Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte sean adaptables a la comunicación informática sin que sea necesario el empleo de papel. Se insta a que tanto la “notificación” como la “reclamación” que se mencionan en los incisos *e*) y *f*), respectivamente, del artículo 1 sean adaptables a una comunicación sin papel.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

No hay observaciones.

Artículo 3. *Período de la responsabilidad*

Véase la observación formulada bajo el epígrafe I, subtítulo A, *supra*.

Artículo 4. *Emisión del documento*

El inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 4 establece una carga demasiado onerosa con respecto a la documentación para los empresarios de terminales, sobre todo para los estibadores, quienes, a menudo, manipulan las mercaderías sólo por algunos minutos. En consecuencia, los Estados Unidos proponen que en el inciso *a*) del párrafo 1 se considere suficiente el simple recibo de las mercaderías, sin otros requisitos relativos a la indicación del estado y cantidad de las mismas. Por lo tanto, en el párrafo 2 debe suprimirse la referencia al inciso *a*) del párrafo 1.

El inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 4 no exige al empresario de terminal que abra los contenedores sellados que se encuentran a su cargo. No se exige al empresario que verifique el estado ni la cantidad de las mercaderías recibidas, salvo “en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables”.

Una situación análoga se presenta en el inciso *a*) del párrafo 1, que estipula que el empresario de terminal podrá “acusar recibo de las mercaderías firmando un documento presentado por el cliente”. Tampoco debe exigirse a este empresario de terminal que abra los contenedores sellados para verificar el estado y la cantidad de las mercaderías recibidas. En consecuencia, los Estados Unidos proponen que también se añadan al inciso *a*) del párrafo 1 las palabras “en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables”.

Artículo 5. *Fundamento de la responsabilidad*

Por el momento no se formulan observaciones.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

Los Estados Unidos consideran que los límites de responsabilidad deben fijarse en una conferencia diplomática. No obstante, estimamos que a los estibadores se les debe aplicar un régimen no menos favorable que a los transportistas. Sólo por esa razón los Estados Unidos apoyarán el límite de responsabilidad por bulto con respecto a las mercaderías objeto de transporte marítimo. Pero con la adopción del límite por bulto aceptaríamos una definición de "bulto" que excluyera al contenedor cuando los distintos bultos que contenga hayan sido descritos de manera adecuada en el conocimiento de embarque.

Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

Por el momento no se formulan observaciones.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

Los Estados Unidos consideran que la Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte no debe adoptar automáticamente el enfoque con respecto a la posibilidad de apartarse de los límites de responsabilidad que adoptan las Reglas de Hamburgo. En efecto, la materia regulada por la Convención sobre los empresarios de terminales es distinta a la que rigen las Reglas de Hamburgo. Por ejemplo, no se plantea la cuestión de negligencia en la navegación en la Convención sobre los empresarios de terminales mientras que constituyó un importante argumento en la negociación de las Reglas de Hamburgo. En consecuencia, los Estados Unidos estiman que los Estados participantes deben adoptar una nueva actitud frente a la posibilidad de apartarse de los límites fijados y decidir cuál es la mejor solución para los empresarios de terminales. La Comisión debe tener presente el rendimiento económico y las preferencias en cuanto al seguro para determinar si deberá preverse la posibilidad de apartarse de los límites de responsabilidad.

Además, los Estados Unidos proponen que en el párrafo 1 del artículo 8 se aclare expresamente que este párrafo se limita al propio empresario, sus empleados o mandatarios y no a los contratistas independientes.

Artículo 9. Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Por el momento no se formulan observaciones.

Artículo 10. Garantía real sobre las mercaderías

El empresario de terminal, algunas veces, tiene inconvenientes porque las mercaderías no se reclaman y ocupan espacio que se necesita para otros fines. En consecuencia, los Estados Unidos proponen que se añada un nuevo inciso en el que se indique que el empresario de terminal podrá considerar que las mercaderías a su cargo han sido abandonadas si no se reclaman dentro de 30 días contados a partir i) del día hasta el que el empresario haya aceptado conservar las mercaderías, o ii) de la fecha desde la cual estén disponibles las mercaderías, conforme a la notificación cursada por el empresario a la persona facultada para recibirlas.

Artículo 11. Aviso de la pérdida, el daño o la demora

El párrafo 2 del artículo 11 dispone que debe darse aviso del daño no manifiesto dentro de un plazo de siete días contados a partir de la fecha en que las mercaderías lleguen a su destinatario final, pero en ningún caso después de que hayan transcurrido 45 días contados a partir de la fecha en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas. En la práctica, las mercaderías podrán demorarse mucho más que 45 días en llegar a su destinatario final y ser sometidas a inspección para descubrir pérdidas o daños ocultos. En consecuencia, los Estados Unidos proponen un plazo de 90 días a fin de que el consignatario final disponga de tiempo suficiente para inspeccionar las mercaderías para descubrir pérdidas o daños ocultos.

Artículo 12. Prescripción de las acciones

Por el momento no se formulan observaciones.

Artículo 13. Cláusulas contractuales

El presente artículo debe aclararse a fin de que responda al principio implícito en el inciso a) del artículo 1, esto es, que el empresario de terminal podrá ser contratado como depositario por el transportista. Si el empresario de terminal opta por concertar un arreglo de esa índole con un transportista marítimo, resultarán aplicables las normas aplicables al transportista. (Véase el examen de esta cuestión bajo el epígrafe I, *supra*.) En consecuencia, los Estados Unidos proponen que se especifique en el artículo 13 que la facultad de extender el conocimiento de embarque para que cubra a los empresarios de terminales queda especialmente excluida de la prohibición sobre cláusulas contractuales.

Artículo 14. Interpretación de la presente Convención

Por el momento no se formulan observaciones.

Artículo 15. Instrumentos relativos al transporte internacional

Este artículo no es claro, tal como está redactado, ni necesario. Simplemente vuelve a enunciar y formular el principio que los Estados Unidos proponen para el inciso a) del artículo 1, esto es, que una persona no será considerada como empresario de terminal en la medida en que sea responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte. No es necesario volver a enunciar este principio en el artículo 15 si se enuncia expresamente, tal como lo proponen los Estados Unidos bajo el epígrafe I, *supra*. Por ello, los Estados Unidos proponen que se suprima el artículo 15.

Artículo 16. Unidad de cuenta

Por el momento no se formulan observaciones.

Artículo 17. Revisión de la limitación de la responsabilidad

Por el momento no se formulan observaciones.

FILIPINAS

[Original: inglés]

Observación general

El proyecto de Convención es oportuno. Es fundamental fijar los derechos y obligaciones de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. Las disposiciones del proyecto de Convención orientarán a las partes en ese sentido.

*Observaciones específicas**Artículo 12. Prescripción de las acciones*

Tal vez el artículo 12 deba incluir una disposición que permita a las partes en las actuaciones arbitrales ponerse de acuerdo con respecto al lugar del arbitraje, al idioma de las actuaciones, a la designación de los árbitros, a la ley de procedimiento que ha de seguirse (por ejemplo, el Reglamento de la CNUDMI, o las normas de la CCI o de la Asociación Estadounidense de Arbitraje) y al derecho sustantivo que ha de aplicarse a determinadas controversias.

POLONIA

[Original: Inglés]

Al contrario de los principios enunciados en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978) y en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1980), la responsabilidad de los empresarios se ha extendido correctamente para cubrir también a sus empleados o mandatarios. En ese caso, el empresario pierde el derecho a limitar su responsabilidad.

Cabe mencionar en este contexto que el artículo 474 del Código Civil de la República Popular de Polonia también prevé la responsabilidad del deudor por los actos u omisiones del tercero al que le haya encomendado el cumplimiento de su obligación o que lo ayude en el cumplimiento de su obligación.

Hay serias reservas con respecto al principio de responsabilidad por daños en el contenedor mismo.

En particular, no es claro si la expresión "... kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas ..." se refiere también al contenedor y de qué manera debe calcularse el peso de éste (con o sin su contenido).

Esta ampliación de la responsabilidad del empresario dará lugar a un aumento de la remuneración por los servicios y de las primas del seguro. También hay algunas reservas con respecto al plazo de un día para dar aviso de la pérdida o del daño.

SUECIA

[Original: inglés]

Observaciones generales

El Gobierno sueco celebra la labor que ha llevado a cabo el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales

Internacionales. El proyecto de Convención constituye una base sólida para nuevas negociaciones encaminadas a elaborar un régimen de responsabilidad aplicable a los empresarios de terminales de transporte.

El Gobierno sueco advierte —y quisiera subrayar— que el proyecto de Convención representa una conciliación de distintas opiniones y sistemas jurídicos. En consecuencia, las soluciones escogidas para los distintos problemas no reflejan necesariamente la posición que el Gobierno sueco hubiese preferido en primer lugar.

Pero es tan importante establecer un régimen de responsabilidad en esta esfera del derecho relativo al transporte y cubrir las lagunas existentes en la cadena de transporte que el proyecto podría, en términos generales, ser aceptado.

Con respecto a la forma del régimen propuesto, el Grupo de Trabajo ha recomendado una convención. En las fases previas de las negociaciones celebradas en el Grupo de Trabajo, se había considerado también la posibilidad de una ley modelo.

Un factor importante que hay que considerar al elegir entre estas dos posibilidades es el hecho de que las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal que, en gran medida, han servido de modelo para la Convención propuesta aún no han entrado en vigor. Pero esto no debe ser el factor determinante de la elección. Tiene mayor importancia la aspiración de lograr la mayor uniformidad posible en esta esfera del derecho relativo al transporte.

El Gobierno sueco puede aceptar que ese régimen de responsabilidad se fije en la forma de una convención. Para los Estados que no estén dispuestos a aceptar esta solución ni el carácter vinculante en el plano internacional de una convención, la Convención propuesta podría servir de modelo para la legislación nacional. Esos Estados más tarde podrían decidir si ratificar o no la Convención. Ésta también sería una forma de lograr la uniformidad.

Tras estas observaciones generales, el Gobierno sueco quisiera hacer algunas observaciones sobre determinados artículos de la Convención propuesta, teniendo presente, como ya se indicó, que constituyen soluciones de transacción, fruto de profundas reflexiones.

*Observaciones respecto a determinados artículos**Artículo 1*

a) Uno de los requisitos para considerar a una persona como empresario de una terminal de transporte es que se comprometa a hacerse cargo de las mercaderías, etc. Hay que aclarar el significado de la expresión "se hace cargo" para que no quede ninguna duda en qué situaciones el régimen resultará aplicable. ¿Para que se apliquen las normas, sería necesario, por ejemplo, que el empresario realice determinada actividad con respecto a la recepción de las mercaderías o bastaría que las mercaderías quedaran en el muelle en espera de ulteriores instrucciones con respecto a su destino, etc.?

b) La definición de "mercaderías" no es del todo clara en algunos puntos. Por ejemplo, ¿comprende los animales vivos y el traslado de muebles? (conforme al párrafo 4 del artículo 1 del CMR). Al parecer es necesario hacer algunas aclaraciones a este respecto.

e) y f) Las definiciones que contienen estos dos incisos excluyen la posibilidad de recurrir a las notificaciones y reclamaciones orales en varios proyectos de artículos de la Convención. El Gobierno sueco no es partidario de esta exclusión. Hubiese sido preferible estipular que las partes interesadas determinarían una forma de notificación adecuada, que utilizarían conforme a una buena práctica comercial a fin de proteger sus intereses. Además, al exigirse determinada forma, se crearía incertidumbre en aquellos ordenamientos jurídicos, como el sueco, en los que corresponde a los tribunales judiciales decidir acerca del valor de las pruebas que se les presentan, escritas, orales o mediante testimonio.

Artículo 2

Las normas se aplican solamente a las mercaderías objeto de transporte internacional. Cabe aducir que, por razones lógicas, no constituye la mejor solución. Podrían aplicarse distintas normas al mismo tipo de mercaderías que se encuentren en la terminal según su lugar de destino. De esa manera se causaría confusión y podría resultar que las "mercaderías nacionales" recibieran un trato menos cuidadoso que las dirigidas al exterior. No obstante, el Gobierno sueco no se opone a la solución propuesta.

Artículo 3

Con respecto al empleo de las palabras "las tome a su cargo" podrían formularse los mismos argumentos que en el artículo 1.

El período de responsabilidad por las mercaderías expira cuando el empresario las entregue o "las ponga a disposición" de la persona facultada para recibirlas. Parece que esta norma es muy estricta desde el punto de vista del cliente. Significa que el empresario no tiene que hacerse cargo de las mercaderías ni responde por ellas si no se retiran dentro del plazo convenido. Podría aducirse que la responsabilidad del empresario no debería extinguirse a menos que hubiese notificado al receptor instándole a que retire las mercaderías. Si la justificación de la disposición actual es evitar que se utilicen las terminales para depósitos prolongados, esa práctica podría contrarrestarse, por supuesto, aumentando las tarifas de depósito.

Artículo 5

El término "pérdida" en las primeras palabras del párrafo 1, "El empresario será responsable de los perjuicios producidos como resultado de la pérdida o el daño de las mercaderías", podría interpretarse, y en efecto ha sido interpretada, en el sentido de que incluye las pérdidas consecuenciales. Por esta razón se ha observado que con esa expresión el alcance de la responsabilidad de los empresarios resulta incierta. Pero probablemente en el Grupo de Trabajo se consideró que el hecho de que el demandante pudiese recuperar las pérdidas consecuenciales dependería de las normas del ordenamiento jurídico aplicable a cada caso concreto. Habida cuenta de que ese texto ha suscitado algunas dudas, podría resultar útil volver a examinar el párrafo.

Artículo 6

El Gobierno sueco puede apoyar el criterio escogido en el párrafo 1, que entraña una limitación por kilogramo y

no —como opción— basada en el número de bultos o unidades de carga transportada. Con respecto a los argumentos a favor de esta solución, el Gobierno sueco se remite a los que figuran en el informe sobre la labor realizada en el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo, celebrado en Viena (A/CN.9/287, párrafo 34).

El Gobierno sueco, por el momento, quisiera reservar su posición con respecto a las sumas especificadas como límites. Pero subraya que esas sumas deberían ajustarse a otras sumas fijadas como límites en la esfera de la legislación relativa al transporte a fin de que sea posible entablar acciones de repetición sucesivamente entre los empresarios y los transportistas.

Además, parece importante observar que la decisión definitiva con respecto a dichas sumas dependerá, entre otras cosas, de las cláusulas de reserva que preparará la Comisión (conforme a los párrafos 45 y 96 del informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su 11.º período de sesiones, A/CN.9/298).

Observaciones finales

A juicio del Gobierno sueco, hubiese sido preferible que el proyecto de Convención contuviera normas que impusieran al empresario la obligación de cubrir su responsabilidad con un seguro. Pero no han encontrado mucho eco en el Grupo de Trabajo las propuestas de introducir una obligación de esa índole. Desafortunadamente, el régimen de responsabilidad podría resultar poco eficaz en caso de que el empresario careciera de los recursos financieros para satisfacer las reclamaciones que se le presenten.

UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS

[Original: ruso]

Aunque, en conjunto, el proyecto constituye una base aceptable para el debate en el 22.º período de sesiones de la CNUDMI, sería conveniente, con respecto a algunas de sus disposiciones, expresar las siguientes consideraciones, que podrían examinarse durante dicho debate, y las conclusiones pertinentes que podrían reflejarse en el texto actual del proyecto de Convención o en el informe de la Comisión.

1. Mientras que el párrafo 1 del artículo 4 de la Convención prevé que el empresario señalará el "estado" de las mercaderías que recibe del cliente, el párrafo 2 del mismo artículo estipula que a falta de dicha indicación se presumirá que las mercaderías se han recibido "en buen estado aparente". ¿No convendría a fin de evitar interpretaciones divergentes estipular en el párrafo 1 que en caso de que el empresario indique el estado de las mercaderías estará facultado, concretamente, a hacerlo basándose sólo en el estado aparente de las mercaderías recibidas? Aunque, por supuesto, no se excluye que el empresario describa más detalladamente el estado de las mercaderías recibidas, sería correcto considerar que también ha cumplido su función si se limita a hacer referencia a su estado aparente.

2. Conforme al párrafo 4 del artículo 6, el empresario "puede aceptar" "límites de la responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 2 y 3" de ese artículo. Pero el proyecto de Convención no especifica en qué momento ni de qué manera podrá expresarse esa "aceptación". ¿No sería conveniente complementar este párrafo con una referencia al hecho de que si el empresario ha manifestado por escrito esta aceptación en cualquier momento antes de la pérdida o el daño en las mercaderías, o de la demora en su entrega, queda obligado por ella?

3. En el párrafo 3 del artículo 7, se prevé la imposibilidad de que el cliente reclame una cuantía total que exceda de "los límites de la responsabilidad establecidos en esta Convención". Desde el punto de vista de la interpretación, es evidente que esta limitación también comprende el caso en que el empresario, en virtud del párrafo 4 del artículo 6, ha asumido límites de responsabilidad superiores. A fin de disipar dudas y obtener una mayor precisión, convendría considerar la posibilidad de complementar el párrafo 3 del artículo 7 con una remisión al párrafo 4 del artículo 6.

4. A diferencia de otros convenios relativos al transporte, entre ellos el artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, el artículo 9 del proyecto de la nueva Convención no dispone directamente que al entregar mercaderías peligrosas el cliente está obligado a informar al respecto al empresario y responderá en consecuencia. Aunque se supone que en el caso del empresario se trata de una situación distinta a aquella en la que se cargan directamente mercaderías peligrosas en una embarcación marítima o en algún otro medio de transporte, convendría que este proyecto también hiciese referencia a la obligación y responsabilidad del cliente, debido a razones, entre otras, de protección ecológica. Además, ¿se justifica exonerar al empresario del pago de una indemnización solamente por "el daño o la destrucción" de las mercaderías peligrosas?

5. En el inciso *b*) del artículo 9, el problema se limita al derecho del propio empresario a recibir el reembolso de todos los gastos que le ocasione adoptar esas medidas, inclusive la destrucción de las mercaderías peligrosas. Pero esta disposición, según debe interpretarse, no entraña de ninguna manera la eliminación de la responsabilidad del cliente frente a los propietarios de otras mercaderías que se encuentren en la terminal y resulten dañadas por las mercaderías peligrosas. Esta interpretación, que se deduce del ámbito de aplicación de la Convención (artículo 2, párrafo 1), podría reflejarse, aunque no sea en el texto del artículo 9, por lo menos en el informe de la CNUDMI dedicado al examen del proyecto.

En caso de que el debate de todo el proyecto de la nueva Convención se termine en el 22.º período de sesiones de la CNUDMI, será necesario, durante los trabajos de ese período de sesiones, establecer un grupo de redacción que se encargue de ultimar el proyecto de texto para asegurar su autenticidad en todos los idiomas.

Organizaciones internacionales intergubernamentales

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)

[Original: inglés]

[En los comentarios que preceden a sus observaciones sobre el proyecto de Convención, la Organización felicita a la secretaría por el instrumento cuidadosamente elaborado que sin duda obtendrá una amplia aceptación.]

Artículo 1. Definiciones

Al parecer la definición que contiene el inciso *c*) del artículo 1 consta de dos partes que no están relacionadas entre sí. Por una parte, se define "transporte internacional" como "... todo transporte respecto del cual, ..., el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados en dos Estados diferentes", y en el medio de esa definición dice "... en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, ...". El "transporte internacional" estaría definido en forma correcta a los efectos del proyecto de Convención con o sin esa cláusula. En efecto, podría interpretarse que la frase que figura entre las comas en el inciso *c*) constituye un factor limitante de la definición de "transporte internacional"; esto es, un "transporte internacional" entre dos Estados diferentes no entraría en el ámbito de aplicación del proyecto de Convención a menos que el empresario de la terminal de transporte se haga cargo de las mercaderías. En consecuencia, cabe preguntarse si la cláusula del inciso *c*) que figura entre comas no está ya prevista en forma suficiente en el inciso *a*), donde se indica que por "empresario de terminal de transporte" se entiende "... toda persona que ... se hace cargo de mercaderías objeto de transporte internacional ...".

Artículo 4. Emisión del documento

El proyecto de Convención no fija normas expresas sobre la guarda de las mercaderías. Esas normas son implícitas y, al parecer, se cumplen si el empresario entrega las mercaderías en el mismo estado en que las ha recibido. Convendría incluir una cláusula por la que si el depositante desea que se cumplan otras normas con respecto al cuidado de las mercaderías además de esta norma implícita, deberá estipularlas en el acuerdo que celebre con el empresario.

Artículo 10. Garantía real sobre las mercaderías

El párrafo 2 limita el derecho de retención del empresario sobre las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente o "... si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo o en una institución oficial ...". Tenemos cierta dificultad para comprender exactamente qué significa en el proyecto de Convención la expresión "institución oficial". ¿Es el banco central de un país? Esa "institución oficial", ¿debe ser designada por las Partes contratantes en la Convención? Debido a estas y a otras dificultades podría examinarse la posibilidad de incluir una definición de "institución oficial" en el artículo 1.

El párrafo 3 presenta dos dificultades. El texto de la primera oración no es claro. La frase "... el empresario estará facultado para vender las mercaderías... en la medida en que lo autorice la legislación... ", ¿se refiere a la cantidad de mercaderías que pueden venderse o a la existencia de un régimen nacional que prevea su venta? Para aclarar esta importante disposición tal vez se podría estudiar la posibilidad de modificar la frase de la manera siguiente: "... el empresario estará facultado para vender la totalidad o una parte de las mercaderías... de conformidad con la legislación del Estado...".

La segunda oración del párrafo 3 impide al empresario la venta de los contenedores que no sean de propiedad de los transportistas o cargadores, excepto cuando haya efectuado reparaciones o mejoras en esos contenedores. La primera parte de esta oración extiende el derecho de retención sobre las mercaderías a los contenedores, siempre que sean propiedad de los transportistas o cargadores a quienes se presten "servicios relacionados con el transporte", tal como han sido definidos en el inciso d) del artículo 1. Como el inciso b) del artículo 1 incluye a los contenedores en la definición de "mercaderías", los empresarios son responsables de la guarda de los contenedores que han recibido de manos de personas que no son transportistas ni cargadores.

La última parte de la segunda oración del párrafo 3 aparentemente no se relaciona con el objetivo general del proyecto de Convención. Autoriza al empresario a vender los contenedores que no sean propiedad de los transportistas o cargadores, si el empresario ha efectuado en ellos reparaciones o mejoras. En caso de que el empresario ofrezca servicios de reparación y mejora de contenedores, además de los "servicios relacionados con el transporte", se estará ocupando de dos actividades diferentes. En un caso, el empresario recibe, conserva y entrega mercaderías, que pueden incluir contenedores; en el otro, repara y mejora contenedores. En la primera situación, sus actividades se regirán por el documento emitido de conformidad con el artículo 4 y/o por las prácticas comerciales consuetudinarias, mientras que en la segunda se cumpliría un contrato entre el propietario del contenedor y el empresario. Para obtener más información con respecto a ese contrato, se pueden consultar las páginas 79 a 82 del documento adjunto titulado *Establishing container repair and maintenance enterprises in Latin America and the Caribbean (E/CEPAL/G.1243)*, mayo de 1983. [Las páginas a las que se hace referencia contienen el texto de un contrato de depósito y mandato, que no se reproduce aquí.] Esa frase también podría dar lugar a interpretaciones sumamente diferentes del proyecto de Convención. Por ejemplo, ¿estará facultado un empresario a beneficiarse en virtud del artículo 6, en cuanto a la limitación de su responsabilidad, cuando haya reparado o mejorado contenedores? Tal vez habría que considerar la posibilidad de volver a formular o eliminar esta parte de la oración.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

[Original: inglés]

El proyecto de Convención ha sido examinado por funcionarios competentes de la OACI. Si bien no han

formulado observaciones concretas, han señalado que el proyecto de Convención, desde un punto de vista jurídico constituye un instrumento bien equilibrado y correcto que, al parecer, abarca de manera realista todos los aspectos conocidos de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. Se toma nota de que se han tenido en cuenta los distintos instrumentos del sistema de Varsovia relativos al transporte aéreo internacional para su posible inclusión en el proyecto de Convención en lo que respecta a la revisión de los límites de responsabilidad.

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)

[Original: inglés]

El PNUMA está interesado en que el proyecto de Convención de la CNUDMI tenga plenamente en cuenta las consecuencias para el medio ambiente del tráfico de desechos peligrosos. Por lo tanto, nuestras observaciones se limitarán a ese aspecto del proyecto.

En los últimos años se ha verificado una expansión del tráfico internacional de desechos peligrosos. El Grupo de Trabajo *ad hoc* de expertos jurídicos y técnicos encargado de elaborar un convenio mundial sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos se ha reunido en varias oportunidades durante más de un año con el propósito de elaborar un Convenio mundial sobre este tema. En el último período de sesiones, celebrado en Ginebra (del 7 al 16 de noviembre de 1988), al dirigirse al Grupo de Trabajo, el Director Ejecutivo observó que ya existían muchos y muy diversos acuerdos y reglamentos nacionales e internacionales sobre el transporte de mercaderías peligrosas. Subrayó que el objetivo del Convenio era establecer medidas de control que:

1. llevasen a una gran reducción de la generación de desechos peligrosos y, de ese modo, eliminasen la necesidad de transportarlos;
2. hiciesen muy difícil obtener la aprobación de los movimientos de desechos peligrosos, a fin de reducir al mínimo sus movimientos transfronterizos y lograr que tales movimientos sólo se permitiesen cuando fuera igualmente racional o más racional desde el punto de vista del medio ambiente eliminar los desechos lejos del lugar en que se hubieran generado que cerca de ese lugar; y
3. hiciesen que los desechos que se transportasen internacionalmente fuesen transportados y, en último término, fuesen eliminados en las condiciones más seguras posibles desde el punto de vista del medio ambiente.

En consecuencia, el proyecto del PNUMA contempla principalmente la notificación, los derechos y obligaciones de los Estados de exportación, de tránsito y de importación, y procura garantizar una eliminación racional desde el punto de vista del medio ambiente de los desechos peligrosos. Con respecto a la seguridad del transporte en sí mismo, el proyecto del PNUMA se aparta considerablemente de los controles internacionales vigentes sobre el

transporte de mercaderías peligrosas. El artículo IV del proyecto del PNUMA, titulado "Obligaciones generales" estipula, entre otras cosas:

"Las Partes Contratantes:

"a) Prohibirán a todas las personas sometidas a su jurisdicción nacional el transporte o la eliminación de desechos peligrosos que sean objeto de un movimiento transfronterizo, a menos que esas personas estén autorizadas o habilitadas para realizar ese tipo de operaciones;

"b) Exigirán que los desechos peligrosos que sean objeto de un movimiento transfronterizo se embalen, etiqueten y transporten de conformidad con los reglamentos y normas internacionales generalmente aceptados y reconocidos en materia de embalaje, etiquetado y transporte y teniendo debidamente en cuenta los usos internacionales admitidos al respecto;

"c) Exigirán que los desechos peligrosos que sean objeto de un movimiento transfronterizo vayan acompañados de un documento sobre el movimiento de esos desechos desde el punto en que se inicie el movimiento transfronterizo hasta el punto en que se eliminen los desechos."

Pero debe subrayarse que el proyecto del PNUMA contiene varias disposiciones entre corchetes relativas a la "correspondencia" del Convenio con otros convenios.

Por ejemplo, el proyecto del PNUMA dispone que las normas que rigen el transporte de desechos peligrosos deben fundarse en la "normas generalmente aceptadas y reconocidas" sobre el transporte de mercaderías peligrosas (esto es, el "Orange Book" del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas), y no contiene normas detalladas sobre seguridad en el transporte en el movimiento internacional de desechos peligrosos.

El proyecto del PNUMA también dispone, en el artículo VIII, titulado "Obligación de reimportar", que el país de exportación y el exportador devuelvan los desechos al país de exportación cuando un movimiento transfronterizo "no se pueda llevar a término como estaba previsto".

1. Las "pérdidas" de desechos peligrosos pueden constituir una actividad muy lucrativa, porque a menudo la eliminación cuesta cientos de dólares por tonelada. Aunque evidentemente el proyecto de la CNUDMI se ha elaborado sin tenerlo en cuenta, es un problema que puede presentarse y, en efecto, se presenta. Es posible que los desechos peligrosos se expidan a un lugar de tránsito y que, sencillamente, no sean recogidos. Si bien el proyecto del PNUMA prevé determinadas normas para esos casos, sobre todo la obligación de los exportadores y países de exportación de reimportar los desechos, es importante que el proyecto de la CNUDMI esté en armonía con esas disposiciones sin que la obligación del "empresario" se limite a manipular correctamente los desechos peligrosos.

Por ejemplo, el artículo 9 del proyecto de la CNUDMI, "Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas", estipula, entre otras cosas, que: "si, en el momento en que se le entregan esas mercaderías, el empresario no

tiene por otro conducto conocimiento de su carácter peligroso, tendrá derecho a:

"a) adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso inclusive, . . . *destruir las mercaderías . . .*" (el subrayado es nuestro).

En el caso de desechos peligrosos, es posible que esta respuesta a la nueva situación no sea razonable. Como se observó, la eliminación racional, desde el punto de vista del medio ambiente, de los desechos peligrosos no es sencilla ni económica.

2. La *responsabilidad* que prevé el proyecto de la CNUDMI, lógicamente, es la responsabilidad frente al propietario por la pérdida del valor de las mercaderías. En el caso de los desechos peligrosos este valor casi siempre es negativo. El proyecto de la CNUDMI no contiene ninguna disposición con respecto a la responsabilidad frente a terceros por lesiones a las personas, o daños en los bienes o el medio ambiente resultantes del paso al medio ambiente de desechos peligrosos. Si bien no es necesario que el proyecto de la CNUDMI prevea una disposición de esa índole, es preciso que contenga alguna indicación a fin de que no limite las disposiciones sobre responsabilidad impuestas por normas internacionales o nacionales.

Por el momento, el artículo XIII del proyecto del PNUMA, "Consultas sobre la responsabilidad", dispone solamente que las partes "cooperarán con miras a adoptar, . . . las normas y procedimientos apropiados en lo que se refiere a la responsabilidad y la indemnización". Si bien ahora no hay ninguna contradicción entre las disposiciones del PNUMA sobre responsabilidad y las del proyecto de la CNUDMI, es una esfera en la que el proyecto de la CNUDMI debe ser claro.

Suponemos que cualquier disposición del proyecto del PNUMA o de protocolos subsiguientes relativa a cualquiera de los dos puntos que se acaban de mencionar estará comprendida en el artículo 15, "Instrumentos relativos al transporte internacional", del proyecto de la CNUDMI. No obstante, dado que el proyecto del PNUMA no constituye específicamente un "instrumento relativo al transporte", en ese artículo deberá hacerse referencia especialmente a él a fin de garantizar que no se diluyan los controles que prevé.

Organizaciones internacionales no gubernamentales

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL

[Original: inglés]

1. La Cámara Naviera Internacional celebra la oportunidad de formular sus observaciones con respecto al proyecto de Convención sobre la responsabilidad de empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional elaborado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre Prácticas Contractuales Internacionales en su 11.º período de sesiones.

2. A primera vista podría parecer que la industria naviera se beneficia con esta Convención pues el principio de

uniformidad, en general, debe apoyarse. No obstante, la Cámara Naviera Internacional considera que en el caso de la responsabilidad de los empresarios de terminales, una convención no es ni necesaria ni deseable por los motivos siguientes:

a) El acuerdo sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales concierne al contrato comercial, y constituye un ingrediente importante de la competencia, influye en la eficiencia relativa de los puertos y terminales y fomenta su buen funcionamiento.

b) Las Reglas de La Haya y de La Haya/Visby no fijan términos y condiciones normalizados con respecto a la responsabilidad de los empresarios de terminales.

3. No obstante, la Cámara no se opondría a la idea de reglas modelo, siempre que éstas no desalentaran la capacidad de competencia de las terminales. Esas reglas podrían resultar útiles para fomentar la armonización y la Cámara confía en que la CNUDMI considerará favorablemente esta idea en su 22.º período de sesiones.

4. La Cámara Naviera Internacional se reserva el derecho de volver sobre esta cuestión, de ser necesario, en el futuro.

CONSEJO DE ASOCIACIONES NACIONALES DE ARMADORES DE EUROPA Y EL JAPÓN (CENSA)

[Original: inglés]

La opinión general del Consejo es que una Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales no es necesaria porque:

i) El tema concierne al contrato comercial entre las partes interesadas y esos acuerdos comerciales constituyen un factor importante de competencia entre las terminales, influyen en la eficiencia relativa de los puertos y terminales, y fomentan su buen funcionamiento.

ii) Las Reglas de La Haya y de La Haya/Visby no fijan términos y condiciones normalizados con respecto a la responsabilidad de los empresarios de terminales.

No obstante, el Consejo no se opondrá al concepto de reglas modelo que cumplan una función de *orientación* siempre que no desalienten la competencia entre las terminales.

COMITÉ INTERNACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIOS

[El Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (Comité international des transports ferroviaires, CIT) comunica a la Secretaría que las observaciones de la Unión Internacional de Ferrocarriles (que figuran más adelante) deben considerarse también como observaciones del Comité.]

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE EXPEDIDORES DE CARGA (FIATA)

[Original: inglés]

Los órganos competentes de la FIATA han estudiado el texto y lo encuentran totalmente aceptable. No obstante, dado que la expedición de carga requiere —en interés de nuestros clientes, los expedidores— una gran dosis de flexibilidad, deseamos señalar que la FIATA es partidaria de que la aplicación de esa Convención quede librada a la voluntad de las partes en el contrato comercial y que no tenga carácter obligatorio.

UNIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES

[Original: francés]

1. La Convención puede influir en los ferrocarriles desde dos puntos de vista. Por una parte, los ferrocarriles, como empresas de transporte, pueden ser clientes de un empresario de terminal; por otra parte, también pueden convertirse en empresarios, según los términos del artículo 1, si se hacen cargo de mercaderías durante el transporte internacional, aunque no actúen ellos mismos como transportistas o empresarios de transporte multimodal. En la actualidad, los casos en los que los ferrocarriles sólo se encargan del almacenamiento o depósito de las mercaderías no son muy frecuentes. Pero es posible que se verifique una evolución al respecto si los ferrocarriles aumentan considerablemente los servicios que prestan.

2. En lo que concierne al empresario que se hace cargo de las mercaderías, según el artículo 1 se plantea de qué manera podrá determinar si las mercaderías son objeto de transporte internacional o nacional. En consecuencia, se corre el riesgo de que no pueda decidirse con seguridad si se aplicará la Convención o el derecho nacional. La Convención debería definir claramente los criterios *objetivos* de los que depende su aplicación.

3. Partimos de la idea de que el concepto de "transporte multimodal", tal como lo define el artículo 1, en el inciso a), es idéntico al del artículo 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980.

4. La definición que contiene el inciso c) del artículo 1 es ambigua con respecto a la regulación del transporte fragmentado. En efecto, queda en pie la duda de si el lugar de partida y el lugar de destino corresponden al principio y al fin del itinerario indicado en cada uno de los documentos de transporte, o al principio y al fin de toda la cadena de transporte. En consecuencia, proponemos que se complemente esa disposición para hacerla más clara.

5. Interpretamos que el concepto de "transportista", mencionado en el inciso a) del artículo 1, en la segunda oración, abarca tanto al transportista que ejecuta él mismo el transporte como al transportista principal que recurre,

para ejecutar la totalidad o parte de la operación, a uno o varios subcontratistas.

6. No hay razón por la que la responsabilidad conforme al artículo 6 se diferencie según que el transporte se efectúe por tierra, por mar o por vías de navegación interior. A nuestro juicio, sólo determinadas categorías de mercaderías podrían justificar diferentes límites de responsabilidad, pero no el modo de transporte.

Los límites de responsabilidad del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF) son mucho más elevados que los previstos en el proyecto.

7. Sugerimos que en el artículo 9 se sustituyan las palabras:

“que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos aplicables, relativos a mercaderías peligrosas...”

por las palabras:

“que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas aplicables en el país donde se encuentre la terminal”.

8. Hemos tomado nota de las observaciones con respecto al nuevo texto del párrafo 4 del artículo 10, última oración. Esta disposición prevé que el derecho a la venta de las mercaderías se ejercerá de conformidad con la legislación del Estado en que el empresario tenga su establecimiento. La referencia al establecimiento no aclara si se trata del domicilio legal de la empresa o del lugar donde el empresario ejerce sus actividades relacionadas con las mercaderías (terminal). Tememos que una norma fundada en el criterio del domicilio legal incite a abusos, pues los empresarios podrían elegir como domicilio de su establecimiento un país cuya legislación les resulte más favorable en lo relativo al derecho a la venta de las mercaderías. En consecuencia, el derecho a la venta debería regirse, en principio, por la legislación del Estado donde el empresario haya prestado los servicios relacionados con el transporte, según el inciso *d*) del artículo 1.

[A/CN.9/319/Add.1]

La presente adición al documento A/CN.9/319 contiene una recopilación de las observaciones que se recibieron entre el 18 de enero y el 17 de marzo de 1989.

Recopilación de observaciones

Estados

ALEMANIA, REPÚBLICA FEDERAL DE

[Original: inglés]

La Misión Permanente de la República Federal de Alemania ante la Oficina de las Naciones Unidas y las demás organizaciones internacionales en Viena [...] desea comunicar que las autoridades federales no tienen

ninguna objeción fundamental con respecto al contenido del proyecto de Convención.

No obstante, se adjuntan las observaciones del Gobierno de la República Federal de Alemania de las que se debería dejar constancia en el proyecto.

I.

El Gobierno Federal presentó el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional a las autoridades federales y estatales competentes y a las organizaciones económicas interesadas.

Las opiniones difieren ampliamente con respecto a si conviene unificar el derecho que rige la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte de la manera prevista en el proyecto de Convención.

Quienes consideran que no es necesaria una convención sobre ese tema aducen, entre otras cosas, que los casos de transporte internacional que entrañan la prestación de servicios relacionados con el transporte, en el sentido previsto en el proyecto de Convención, suelen ser excepcionales. En la mayoría de los casos estos servicios responden a las necesidades del transporte y a las condiciones del tráfico y, en consecuencia —como una simple operación de tránsito—, ya se rigen por otras normas sobre el transporte internacional. Por lo tanto, prácticamente no hay lagunas que cubrir. Además, se pone en tela de juicio la conveniencia de establecer un solo conjunto de disposiciones obligatorias sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, dado que estos empresarios prestan servicios muy diversos que difícilmente pueden regirse con un único conjunto de normas.

Pero los propietarios de la carga apoyan firmemente al proyecto de Convención pues consideran que es un suplemento lógico de los instrumentos internacionales relativos a la responsabilidad en el transporte por carretera, así como en el transporte ferroviario, marítimo o aéreo.

Las opiniones expresadas sobre las probables consecuencias económicas de la Convención propuesta también son controvertidas.

Se afirma que el aumento de las primas del seguro de daños y perjuicios pagaderas por los empresarios de terminales de transporte no dará lugar automáticamente a una reducción equivalente de los costos del seguro de transporte. Dado que los servicios relacionados con el transporte, en el sentido del proyecto de Convención, sólo constituyen un pequeño segmento de toda la operación de transporte, no puede verificarse una disminución considerable de las primas del seguro de transporte. Por consiguiente, sería lógico afirmar que los costos de toda la operación de transporte podrían aumentar en lugar de disminuir.

No obstante, quienes apoyan el proyecto de Convención insisten en que, si hay normas uniformes que limitan la posibilidad de que los empresarios de terminales de transporte excluyan su aplicación, habrá más posibilidades de entablar acciones de repetición en su contra, de modo que resultará más fácil recuperar los daños pagados por transportistas, transitarios o aseguradores. En consecuencia, disminuirían las primas del seguro de transporte y los costos del transporte.

De estas opiniones divergentes se deduce que la decisión de unificar o no las normas que rigen la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, y la manera de hacerlo, se relaciona estrechamente con el desarrollo ulterior del derecho relativo al transporte internacional en general. A este respecto, el Gobierno de la República Federal de Alemania considera razonable que el presente proyecto de Convención se ajuste en lo posible a los distintos instrumentos sobre el transporte internacional. Pero muchos países aún no han puesto en vigor algunos de estos instrumentos. En consecuencia, se sugiere una vez más que este proyecto —por el momento— sirva simplemente como ley modelo. Además, la situación de hecho de las terminales de transporte aún puede experimentar cambios importantes que requieren un conjunto de normas flexibles y no un instrumento internacional vinculante. Por lo tanto, las disposiciones del proyecto, antes de que se aprueben con la forma de una convención internacional, deben someterse a prueba como ley modelo.

II.

En cuanto a los artículos del proyecto de Convención, el Gobierno Federal formula las siguientes observaciones:

1. Artículo 1

a) Conforme a la definición propuesta de empresario de una terminal internacional, el proyecto de Convención también abarca actividades que, en los puertos alemanes, no siempre son efectuadas por los empresarios de terminales sino por empresarios independientes, por ejemplo, estibadores autónomos. Pero dado que en la práctica la manipulación de la carga puede cambiar rápidamente, el Gobierno Federal no recomienda que se limite en consecuencia el ámbito de aplicación de la Convención, pues considera que la limitación contenida en el inciso a), segunda oración, con respecto a los transportistas y empresarios de transporte multimodal es suficiente.

b) A juicio del Gobierno Federal, sin embargo, sería conveniente una disposición que aclarara lo relativo al transporte segmentado. El Gobierno Federal señala que hasta ahora esta situación concreta no ha sido reglamentada expresamente en la Convención. Habida cuenta de la definición de transporte internacional que contiene el inciso c), el Gobierno Federal presume que en el caso del transporte segmentado los lugares decisivos de la partida y el destino serán los correspondientes a cada segmento. En consecuencia, los segmentos dentro del territorio nacional no se rigen por la Convención. Pero en estos casos también la Convención será aplicable según la decisión de cada Estado Miembro.

c) Debido a su amplio ámbito de aplicación, el proyecto de Convención también abarca ahora la manipulación directa de la carga, esto es, sin guarda intermedia. Parecería conveniente añadir una aclaración al respecto.

2. Artículo 4

a) De conformidad con el objetivo del proyecto de Convención de unificar el sistema de responsabilidad aplicable al transporte internacional, debería añadirse al artículo 4 una disposición que siga el ejemplo del párrafo 1

del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo y del párrafo 1 del artículo 9 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Conforme a esa disposición, el empresario debería formular una reserva si sabe o tiene motivos razonables para sospechar que los datos contenidos en el documento presentado por el cliente no son correctos, o si no tiene suficiente oportunidad de verificar esos datos. De cualquier modo, parecería conveniente hacer una aclaración a efectos de que el empresario tuviese al menos la *facultad* de formular la correspondiente reserva. También deberían determinarse las consecuencias jurídicas en caso de que el empresario —no obstante la presencia de las condiciones previamente descritas— no formulara la reserva correspondiente.

b) Además, debería considerarse la posibilidad de prever quién deberá sufragar los gastos del examen de la carga efectuado por el empresario, de conformidad con el inciso b) del párrafo 1 del artículo 4.

3. Artículo 6

a) El Gobierno Federal quisiera sugerir una vez más que el artículo 6 debería seguir el modelo del Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (el artículo 4, párrafo 5, del Convenio de 25 de agosto de 1924, modificado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968; el artículo 6, párrafo 1, inciso a), de las Reglas de Hamburgo). Estos artículos prevén dos posibles límites de responsabilidad, por bulto o por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas, según cuál sea mayor. Si se procede basándose en la hipótesis de que la Convención deseada debería también facilitar la acción de repetición del transportista —que responde ante el transitario— contra el empresario de terminal, la disposición prevista en el proyecto de Convención resulta difícil de comprender. En virtud de ella, el transportista —incluso cuando responda él mismo por una suma *superior* por bulto o unidad— sólo podrá reclamar al empresario de la terminal los perjuicios hasta una suma fijada por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

b) Además, el Gobierno Federal sugiere que se establezca un límite de responsabilidad de conformidad con el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Créditos Marítimos (1976) para todas las reclamaciones de daños resultantes de determinados hechos. En caso de daños importantes, por ejemplo, causados por una explosión o un incendio, la responsabilidad por kilogramo —así como la posibilidad de optar entre los límites por kilogramo o bulto— podría dar lugar a pérdidas incalculables y, en consecuencia, sería muy difícil asegurar el riesgo de daños. Es probable que no pueda fijarse un límite de responsabilidad uniforme para todas las instalaciones. Podría considerarse, como una cuantía de referencia, una determinada suma por metro cuadrado de superficie destinada a la guarda de las mercaderías, o bien, el rendimiento anual.

4. Artículo 8

En el párrafo 1 del artículo 8, en la segunda posibilidad, el empresario de terminal debería perder el derecho a limitar su responsabilidad sólo si el empleado hubiese actuado en el ejercicio de sus funciones (conforme al

artículo 25 del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, modificado por el Protocolo de La Haya de 1955). Sería conveniente introducir una aclaración similar en el texto de la Convención.

5. Artículo 10

a) El párrafo 1 del artículo 10 debería ser más preciso a fin de que el derecho de retención y el derecho a la venta de las mercaderías sobre las que el empresario ha ejercido el derecho de retención se limite a los créditos exigibles.

b) La limitación prevista en la segunda oración del párrafo 3 del artículo 10, aplicable a los contenedores, debería extenderse a todo el equipo de transporte indicado en el inciso b) del artículo 1. Las paletas especiales o los elementos análogos de transporte pueden tener un valor considerable y no siempre pertenecen al propietario de las mercaderías.

6. Artículo 11

Parece dudoso que sea suficiente el plazo de un día para dar aviso, incluso en caso de daño manifiesto. Con frecuencia, en la evaluación del estado de la carga y en la decisión de dar aviso intervienen varias personas cuya coordinación requiere cierto tiempo. Por lo tanto, se sugiere que se amplíe el plazo a un período de tres días laborables.

III.

Las observaciones precedentes no deben considerarse exhaustivas. El Gobierno Federal se reserva el derecho de presentar nuevas propuestas durante el período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

MARRUECOS

[Original: francés]

Observaciones con respecto a determinados artículos del proyecto de Convención

Artículo 1. Definiciones

1. Inciso a): Empresario de terminal de transporte

1.1. La definición de "empresario" contenida en la primera frase de este inciso no responde a las prácticas y usos comerciales en esta esfera ni a los distintos aspectos que caracterizan al contrato relacionado con la actividad de un empresario de terminal de transporte. Según los términos de esta definición el empresario se hace cargo de las mercaderías cuando presta o hace prestar servicios tales como la carga, la descarga, el arrumaje . . . (conforme al inciso d) del mismo artículo). Ahora bien, los servicios relacionados con el transporte que presta el empresario se agrupan en dos categorías que corresponden a diferentes calificaciones jurídicas: el almacenamiento o el depósito que entraña la guarda de las mercaderías, por una parte,

y las operaciones de manipulación que se efectúan sin transferir la guarda, por la otra. De esta manera, el empresario puede prestar servicios de manipulación mientras las mercaderías se encuentran bajo la guarda del cargador o del transportista. Por ello, el concepto de guarda no debe tomarse como criterio básico para definir las actividades del empresario de la terminal de transporte.

La definición de "empresario" debería ser más general, a semejanza de la definición de porteador que contienen las Reglas de Hamburgo (artículo 1, párrafo 1).

Es necesario tener en cuenta los "contratos" que vinculan al empresario con el cargador o el transportista para la prestación de los servicios relacionados con el transporte.

Deberían incorporarse las definiciones de las palabras "contrato", "cargador" y "transportista", habida cuenta de la relación jurídica entre el empresario y las partes en un contrato de transporte de mercaderías que son objeto de transporte internacional.

1.2. La segunda oración del inciso a) del artículo 1 introduce una excepción, a saber, que la persona que presta o hace prestar servicios relacionados con el transporte no se considerará "empresario" en la medida en que sea responsable de las mercaderías como transportista o como empresario de transporte multimodal en virtud de la ley aplicable relativa al transporte.

Esta excepción no se justifica pues es contraria a los principios jurídicos aplicables a los contratos. En efecto, cuando una misma persona reúne varias calificaciones distintas, sus derechos, sus obligaciones y su responsabilidad son los que derivan del contrato que se esté ejecutando en el momento en que sobreviene el hecho que puede dar lugar a una reclamación o a una acción para hacer valer la responsabilidad. Aquí se trata de definir al "empresario" que se ocupa de la manipulación/depósito, independientemente de otras calificaciones que pueda tener o actividades que pueda realizar.

Además, esta excepción introduce una ambigüedad en el sentido de que trasciende el marco de "la definición" y trata de manera implícita la cuestión de las relaciones jurídicas entre el empresario y las partes en el contrato de transporte, especialmente el transportista.

Ahora bien, en la esfera marítima, la carga y la descarga a bordo de la nave se efectúan bajo la responsabilidad del transportista, pero son ejecutadas por empresas encargadas de la manipulación a las que se aplica la definición de "empresarios de terminales de transporte", adoptada en el proyecto de Convención.

2. Inciso d): Servicios relacionados con el transporte

Los servicios relacionados con el transporte no se definen pero se enumeran de manera no taxativa.

Entre estos servicios se mencionan el almacenamiento y el depósito, que entraña la recepción y la guarda de las mercaderías, así como la carga, la descarga, el arrumaje, etc., que consisten simplemente en actividades de manipulación o manutención de las mercaderías. En el comercio marítimo, las mercaderías pueden ser manipuladas en la carga o la descarga sin haber sido objeto de depósito o guarda (como en el caso de embarque y partida directos).

El inciso d) está en contradicción con el inciso a) del mismo artículo y confirma las observaciones formuladas antes con respecto a este último.

3. Omisión de la definición de la palabra "cliente"

El proyecto de Convención menciona la palabra "cliente" en el artículo 4.

Se trata de un concepto muy importante en el marco de las relaciones jurídicas del empresario.

Este término, por consiguiente, debe ser definido teniendo en cuenta las normas y prácticas jurídicas en materia de almacenamiento o "depósito" de mercaderías desembarcadas o por embarcar.

A pesar de las normas generales aplicables al "contrato de depósito", que definen las relaciones entre el depositante y el depositario, el proyecto de Convención no debe pasar por alto este punto que reviste suma importancia en materia de almacenamiento o depósito en las zonas portuarias.

Los empresarios de terminales portuarias que se hacen cargo de mercaderías que han sido o serán objeto de transporte marítimo mantienen forzosamente vínculos jurídicos con los cargadores y transportistas marítimos, en lo que respecta a la transferencia de la guarda de las mercaderías y a las normas jurídicas aplicables al contrato de transporte marítimo.

El término "cliente" sólo puede designar a la persona que entrega las mercaderías al empresario, es decir, al transportista y sus empleados o mandatarios, en el momento de la importación, y al cargador y sus empleados o mandatarios, en el momento de la exportación.

Artículo 3. *Período de la responsabilidad*

Este artículo dispone que "El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas o las ponga a su disposición".

Los términos de este artículo son demasiado vagos en el sentido de que no precisan ninguno de los conceptos esenciales que constituyen el objeto mismo del artículo.

El período de responsabilidad de la persona que "las tome a su cargo" no puede ser definido si no se indica con exactitud el comienzo de la guarda y las modalidades de la toma a cargo, así como el fin de la guarda y sus modalidades.

Además, el empresario se hace cargo de las mercaderías en calidad de depositario. Ahora bien, el depositario en el puerto sólo puede recibir mercaderías que se están por embarcar en una nave determinada o mercaderías que han sido desembarcadas de una nave determinada. En consecuencia, el empresario ejecuta un contrato de "depósito" que lo vincula al depositante, es decir, al transportista, en la importación, y al cargador, en la exportación. El depósito o la guarda comienzan, por lo tanto, a partir del momento en que el empresario recibe las mercaderías de manos del cargador o del transportista, según el caso.

En lo que concierne a la "persona facultada para recibirlas", conviene aclarar que el depositario en el puerto sólo puede entregar las mercaderías a la persona designada por el "depositante" en la "orden de entrega" o en la "orden de expedición".

Por ello entrarían en juego las normas jurídicas aplicables al contrato de transporte, que deben tenerse en cuenta, pues el depositario no tiene ningún modo de saber quién es la persona "facultada" para recibir las mercaderías, hasta que esta persona no se presente con los documentos indicados.

Este artículo debe examinarse más detalladamente y ser tan preciso al menos como el artículo 4 de las Reglas de Hamburgo, por ejemplo.

Artículo 4. *Emisión del documento*

Este artículo se ocupa del "control de las mercaderías".

La regla es que el "depositante" debe acreditar lo que ha entregado efectivamente al depositario, y el depositario lo que ha recibido efectivamente del depositante. Esta norma constituye el fundamento del doble cómputo que prueba la transferencia de la guarda al empresario.

El término "cliente", utilizado en el párrafo 1, es demasiado general. Teniendo en cuenta la importancia del doble cómputo para la solución de controversias, hay que indicar con exactitud qué personas están facultadas para presentar el documento (véanse las observaciones con respecto al artículo 1 y al término "cliente").

Por otra parte, el depositario en el puerto no puede razonablemente acusar recibo de las mercaderías hasta que no hayan sido clasificadas, contadas e identificadas. Por ello, es necesario añadir "la recepción de las mercaderías depositadas".

La cuestión de la emisión del documento debe examinarse cuidadosamente a fin de proteger los intereses del empresario, sobre todo en lo que concierne a las mercaderías desembarcadas. En efecto, habida cuenta de la práctica cada vez más corriente de la carta de garantía, que entrega el cargador al transportista, y su institucionalización en las Reglas de Hamburgo, los intereses del transportista marítimo están protegidos incluso si no se examinan las mercaderías que ha recibido antes de la partida. Ahora bien, como el depositario en el puerto tendrá pocas posibilidades de solicitar al transportista una "carta de garantía", el documento previsto en el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4 deberá presentarse en el momento en que se entregan las mercaderías al empresario.

Artículo 5. *Fundamento de la responsabilidad*

Se observa cierto paralelismo entre las disposiciones de este artículo y las relativas al transportista, especialmente en las Reglas de Hamburgo. No obstante, la falta de precisión caracteriza aquí también el régimen de responsabilidad aplicable al empresario.

Párrafo 1

Este párrafo hace referencia al "período en que responde por las mercaderías conforme al artículo 3...".

La falta de precisión del concepto de "guarda" (toma a cargo) se presenta también en este artículo.

En efecto, conviene estipular claramente que el empresario es responsable si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora ha tenido lugar "mientras las mercaderías se encuentran a su cargo, de conformidad con el artículo 3" (véanse las observaciones con respecto al artículo 3).

Si se tienen en cuenta las observaciones formuladas con respecto a los incisos a) y d) del artículo 1, se comprueba que el proyecto de Convención introduce una ambigüedad en relación con la definición jurídica de los distintos "servicios relacionados con el transporte".

El empresario, por cierto, es responsable de la manipulación y del almacenamiento de las mercaderías; sin

embargo, el almacenamiento o el "depósito" es el concepto que entraña la noción de guarda, y los derechos, obligaciones y responsabilidades de ella derivados.

Párrafo 2

El principio adoptado como fundamento de la responsabilidad del empresario es el mismo que adoptan las Reglas de Hamburgo para el transporte marítimo, es decir, la culpa o negligencia presunta. El párrafo 1 emplea prácticamente los mismos términos que el párrafo 1 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo.

Se observa también una analogía entre el párrafo 2 y el párrafo 7 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo.

No obstante, mientras que en el caso del porteador se enuncia expresamente el principio de culpa o negligencia (párrafo 7 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo), en el caso del empresario ese principio se formula con la expresión "incumplimiento".

Aquí se repite la falta de precisión que caracteriza al proyecto de Convención con respecto a los empresarios de terminales de transporte.

La culpa es un concepto jurídico definido por el derecho interno, mientras que el "incumplimiento" es un concepto que quedará librado al criterio de la jurisprudencia y a la práctica. El "incumplimiento" puede ser interpretado de una manera demasiado amplia y dar lugar a abusos por parte de los reclamantes, lo que contribuiría a aumentar la responsabilidad del depositario, en contra del principio de equidad.

Párrafos 3 y 4

Estos párrafos prevén una situación nueva para el empresario, pero que está prevista en los convenios relativos al transporte, esto es, la demora en la entrega de las mercaderías y la posibilidad de considerarlas perdidas transcurrido determinado plazo.

En lo que respecta al empresario, la demora está subordinada a la petición de entrega de las mercaderías por parte de la persona facultada para recibirlas. Conviene aclarar que la petición sólo puede dirigirse al empresario después de la descarga de las mercaderías transportadas y de la emisión del documento previsto en el artículo 4 del proyecto de Convención.

Omisiones. Excepciones a la responsabilidad del empresario

En general, el depositario queda exonerado de la responsabilidad por pérdidas o daños cuya causa no pueda imputársele, tales como el caso fortuito o la fuerza mayor, los defectos de las mercaderías inherentes u ocultos, la negligencia del depositante o del cargador y el transportista en su caso, la inexactitud de las indicaciones relativas al peso y al marcado de los bultos y la naturaleza de las mercaderías, etc.

En cuanto al depositario en el puerto, estas excepciones se justifican precisamente porque recibe mercaderías que han sido objeto de transporte marítimo y con respecto a las cuales el transportista goza de algunas excepciones.

Como las excepciones están vinculadas al concepto de "guarda", tanto por parte del transportista como por parte del empresario, de conformidad con el principio de

equidad debe establecerse un equilibrio entre la responsabilidad del transportista marítimo y la del depositario en el puerto. Estos dos participantes en la cadena del transporte son, cada uno por su parte, responsables en forma conjunta frente a las personas con derechos sobre las mercaderías. Sería injusto asignar mayor responsabilidad al auxiliar marítimo que al transportista. En cuanto a las demandas de indemnización, ello podría multiplicar las acciones dirigidas contra el depositario, en un momento en que se tiende a simplificar la solución de las controversias.

Cabe observar que habida cuenta del carácter especial que tienen las actividades del depositario en el puerto, y de sus vínculos con el transportista marítimo, los nuevos códigos marítimos que rigen a los encargados de la manipulación y depositarios han extendido a estos últimos el régimen de responsabilidad del transportista en lo que concierne a las excepciones, la limitación de la responsabilidad y la prescripción de las acciones pertinentes.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

Este artículo, que fija los límites de la responsabilidad del empresario, distingue aquellos aplicables a las mercaderías objeto de transporte marítimo de los correspondientes a las mercaderías que "son objeto de un transporte internacional que no incluye, conforme al contrato de transporte, el transporte de las mercaderías por mar o por vías de navegación interior".

Por primera vez, el proyecto de Convención se refiere al contrato de transporte y distingue entre el transporte marítimo y otros modos de transporte.

No obstante, la limitación de la responsabilidad prevista para el empresario portuario no está totalmente en armonía con la del transportista tal como se ha previsto en las Reglas de Hamburgo.

De conformidad con el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, la responsabilidad del porteador se limita a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

La limitación prevista para el empresario portuario es de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto.

Ahora bien, la limitación por bulto u otra unidad de carga es importante en lo que respecta a los contenedores, paletas o cualquier otro elemento análogo que se utilice para agrupar las mercaderías.

En consecuencia, el empresario que recibe las mercaderías objeto de transporte marítimo debería beneficiarse con los mismos límites de responsabilidad que corresponden al transportista.

Este artículo debería reproducir las disposiciones del inciso a) del párrafo 1 y de los párrafos 2 y 3 del artículo 6 de las Reglas de Hamburgo.

Cabe observar que los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 6 del presente proyecto contienen los mismos principios que las disposiciones de los incisos b) y c) del párrafo 1, y del párrafo 4, del artículo 6 de las Reglas de Hamburgo.

Artículo 10. Garantía real sobre las mercaderías

Este artículo se refiere al derecho de retención sobre las mercaderías que corresponde al empresario.

Conforme a ese derecho, el párrafo 3 de este artículo prevé la posibilidad de que el empresario venda las

mercaderías retenidas, en la medida en que lo autorice la legislación del Estado donde tenga su establecimiento.

No obstante, se prevé una excepción con respecto "a los contenedores que no sean propiedad del empresario, el transportista o el cargador y estén claramente marcados a efectos de la identificación de su propietario, excepto en lo que respecta a las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores".

No se justifica aplicar esta excepción al empresario pues los contenedores constituyen "mercaderías". El empresario manipula y almacena los contenedores como tales, estén vacíos o llenos.

Además, el empresario recibe las mercaderías desembarcadas o por embarcar, independientemente de quién sea su propietario. No se justifica esta distinción entre los contenedores según su pertenencia al cargador, al transportista o a otra persona.

La razón de ser del derecho de retención del empresario es que pueda recuperar los gastos y los créditos con respecto a las mercaderías que tiene en depósito y que han sido objeto de sus servicios.

Ahora bien, aunque los contenedores no sean objeto de servicios de reparación o mejoras por parte del empresario, no por ello dejan de ser objeto de los "servicios relacionados con el transporte" como todas las demás mercaderías.

Cabe observar que el artículo 1 del proyecto, en el inciso b), dispone: "El término 'mercaderías' comprende todo contenedor, paleta o cualquier elemento análogo de embalaje o transporte siempre que las mercaderías estén en él agrupadas o embaladas y el elemento de embalaje o transporte no haya sido suministrado por el empresario".

Por último, hacemos notar el caso de los contenedores vacíos manipulados por el empresario.

El párrafo 4 del artículo prevé las condiciones aplicables a la venta de las mercaderías.

Cabe recordar que en Marruecos las mercaderías depositadas en el puerto, cuando corresponde, son vendidas por los servicios aduaneros conforme a la legislación aduanera, incluso si la venta tiene lugar a petición y por cuenta del empresario.

Artículo 11. Aviso de la pérdida, el daño o la demora

Párrafo 2

Este párrafo prevé el caso de pérdidas o daños no manifiestos en el momento en que el empresario entrega las mercaderías a la persona facultada para recibirlas.

Estas disposiciones son análogas a las previstas para el porteador en el párrafo 2 del artículo 19 de las Reglas de Hamburgo.

Pero la situación del empresario en este punto se diferencia de la del transportista.

En el transporte marítimo de mercancías, especialmente, se rigen detalladamente las relaciones entre el cargador y el porteador así como las obligaciones y las garantías derivadas de los documentos de transporte, el conocimiento de embarque u otros documentos.

En lo que concierne al empresario, sólo puede garantizar aquello que le ha sido entregado manifiestamente y no está en condiciones de verificar las pérdidas o daños no manifiestos, sobre todo con respecto a las mercaderías recibidas al desembarcar, que ya han sido objeto de varias manipulaciones, además del transporte marítimo.

Por otra parte, las modalidades de entrega no son las mismas en el caso del empresario que en el del transportista.

La persona facultada para recibir las mercaderías es el consignatario o su mandatario. Ahora bien, esta persona tiene la posibilidad de verificar las pérdidas o daños en el momento en que recibe las mercaderías de manos del empresario.

Además, la entrega material de las mercaderías a la persona facultada libera al empresario de la obligación de la guarda. Por ello, no puede ser responsable de los daños o pérdidas sobrevenidos a las mercaderías después de su salida de las zonas de depósito en el puerto.

Por estos motivos, el párrafo 2 no puede aplicarse al empresario portuario, sobre todo, especialmente porque los plazos son demasiado largos, tanto los siete días contados a partir de la fecha en que las mercaderías lleguen a su destinatario final, como los 45 días contados a partir de la fecha en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

El párrafo 2 es fuente de posibles arbitrariedades y dará lugar a abusos y a la proliferación de acciones contra el empresario.

Cabe señalar, en segundo término, que el plazo previsto para el porteador es de 15 días contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder del consignatario (párrafo 2 del artículo 19 de las Reglas de Hamburgo).

Párrafo 4

Este párrafo contempla las "facilidades razonables para la inspección de las mercaderías y la comprobación del número de bultos" que se darán mutuamente el empresario y la persona facultada para recibir las mercaderías.

Las Reglas de Hamburgo (párrafo 4 del artículo 19) contienen la misma disposición para el "porteador y el consignatario".

El proyecto establece, en consecuencia, un paralelismo entre los vínculos que unen al porteador y al consignatario y los vínculos que unen al empresario con la persona facultada para recibir las mercaderías.

Este paralelismo no tiene fundamento, si se consideran las relaciones jurídicas derivadas del contrato de transporte y del contrato de "depósito", respectivamente.

El depositario está vinculado obligatoriamente con el depositante, es decir, con la persona que le entrega las mercaderías.

Por ello, la inspección de las mercaderías y la verificación del número de bultos no puede efectuarse válidamente sin la participación efectiva del depositante, y principalmente del transportista, dado que las pérdidas o daños generalmente se descubren cuando llegan las mercaderías al puerto donde se desembarcan.

Por consiguiente, es indispensable tener en cuenta las normas aplicables al transporte marítimo y al depósito portuario. Este párrafo debe disponer que "el empresario, el transportista y la persona facultada para recibir las mercaderías se darán mutuamente . . .".

Párrafo 5

Este párrafo prevé la indemnización por los perjuicios resultantes de la demora en la entrega de las mercaderías, y dispone que deberá darse aviso al empresario dentro de

un plazo de 21 días contados desde la fecha en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

Es necesario añadir: "o se pusieron a su disposición".

Las disposiciones del proyecto de Convención que se refieren a la "demora en la entrega de las mercaderías", en los párrafos 3 y 4 del artículo 5, aclaran ese punto.

En efecto, el empresario puede poner las mercaderías a disposición de quien tenga derecho a ellas en los plazos previstos sin que se presente la persona facultada para recibir las mercaderías.

El plazo de 21 días previsto en este párrafo debe contarse a partir del día en que las mercaderías hayan sido entregadas o puestas a disposición de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 12. Prescripción de las acciones

Este artículo prevé las acciones que pueden entablarse para hacer valer la responsabilidad del empresario.

El régimen previsto en el proyecto de Convención es marcadamente desfavorable para el empresario:

- Abre el camino a las acciones principales, que puede entablar la "persona facultada para reclamar" y a las acciones de repetición, que pueden entablar el transportista u otras personas;
- Prevé plazos más largos que los que fijan las Reglas de Hamburgo para el porteador marítimo, lo que abre la posibilidad de ejercer más acciones contra el empresario.

El problema de las acciones judiciales está estrechamente relacionado con la cuestión de los vínculos entre el depositario portuario y las partes en el contrato de transporte marítimo. Es uno de los problemas que ha planteado más controversias.

En efecto, se trata de defender los intereses de las partes, es decir, las personas con derechos sobre las mercaderías, el transportista y el empresario.

En consecuencia, es indispensable tener en cuenta los factores siguientes:

- El problema de la causalidad conjunta de los daños imputables al transportista y al depositario;
- Los vínculos existentes entre el transportista/"depositante" y el empresario/"depositario";
- El problema del acceso a medios de prueba que permitan determinar, durante el mismo procedimiento, las respectivas responsabilidades del transportista y del empresario, habida cuenta de la transferencia de la guarda de las mercaderías;
- La necesidad para el destinatario o su asegurador de ejercer su derecho de repetición contra el transportista en virtud del contrato de transporte.

La acción ejercida solamente contra el empresario sólo protege parcialmente los intereses del destinatario, pues el empresario sólo responde de las pérdidas o daños que le sean imputables.

- Ninguna de las partes está interesada en aumentar las costas judiciales ni el costo de la solución de controversias con la proliferación de acciones y con actuaciones largas y costosas.

Ante este conjunto de elementos, la solución más adecuada sería:

- Aplicar el mismo plazo de prescripción al transportista marítimo y al depositario portuario;
- Prever la posibilidad de que se ejerza una acción combinada contra el transportista marítimo y el depositario portuario por cuenta de la persona facultada a reclamar las mercaderías.

Es preciso volver a examinar el artículo 12 en este sentido pues tal como está redactado ahora no puede aplicarse al empresario portuario.

Señalamos, a propósito, las divergencias entre los plazos para el porteador previstos en las Reglas de Hamburgo y los previstos para el empresario en el proyecto de Convención:

- El plazo de prescripción para el porteador corre a partir del día en que ha "entregado" las mercaderías al consignatario o al empresario, si el primero no se presenta. El tiempo de depósito en el puerto no está comprendido en el plazo;
- Para el empresario, el plazo corre a partir del día de la entrega de las mercaderías a la persona facultada para recibirlas. Si esta persona retira las mercaderías después de varios meses de depósito, el plazo de prescripción se prolongará en consecuencia.

Por consiguiente, el plazo de prescripción debería correr para el empresario a partir del día en que haya recibido las mercaderías, lo que coincide con la "entrega" en el caso del porteador.

- El plazo previsto para la acción de repetición contra el porteador incluso después de expirado el plazo de prescripción, subordina esta acción al plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Además, este plazo no podrá ser inferior a 90 días, contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella, es decir, al inicio del procedimiento.

- En cuanto al empresario, no se hace ninguna alusión al plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

El plazo previsto para ejercer la acción de repetición es de 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejerza la acción de repetición haya sido declarada responsable, es decir, cuando termina el procedimiento dirigido contra ella.

El plazo de 90 días previsto con respecto al empresario se prolonga de este modo según el tiempo que requiera la acción principal dirigida contra la persona que puede ejercer una acción de repetición contra el empresario.

La lógica exige que incluso si se admite una acción de repetición por parte del empresario, ésta deberá ejercerse dentro de un plazo razonable, a partir del día en que la persona que ejerce la acción de repetición haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

MÉXICO

[Original: español]

El Gobierno mexicano ve con agrado la labor del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales en la formulación de un proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. En primer lugar, puesto que resulta el complemento de diversos trabajos realizados anteriormente por la CNUDMI y por otros organismos internacionales en materia de transporte internacional de mercaderías. Por otro lado, ya que resulta necesario un documento internacional que regule la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte. Hasta ahora, los instrumentos internacionales vigentes en materia de transporte de mercaderías se limitan a regular sólo ciertos aspectos de este contrato, no obstante que es durante las etapas intermedias del transporte y, sobre todo, antes y después del mismo, cuando se producen con más frecuencia daños y pérdidas en las mercancías. Es de esperarse que esta Convención venga a resolver esta laguna legal en la materia.

Por lo que toca al texto de la futura Convención, se puede decir que en el artículo 1 es conveniente definir a la "persona facultada para recibir las mercaderías". Este término se usa en los artículos 3, 4 y 5. Sobre todo si se toma en cuenta que el artículo 4 habla también del cliente, sería conveniente aclarar quién es el cliente, ¿el cargador, el porteador o el consignatario? La persona facultada para recibir las mercancías puede ser un porteador, otro empresario, el consignatario o el portador del conocimiento de embarque. También pudiera considerarse la definición de "cliente".

Por lo que respecta al artículo 3 del proyecto se recomienda que la Convención defina cuando el empresario: a) toma a cargo las mercancías; b) entrega las mercancías; y c) pone a disposición de la persona facultada para recibir las mercancías.

La circunstancia de que no se determine el momento preciso en que esos eventos ocurren pueden producir incertidumbre en la práctica comercial. Convendría explorar la posibilidad de insertar una regla semejante a la del artículo 4 de las Reglas de Hamburgo, relativo al período de responsabilidad del porteador, que se ocupa del mismo problema en el contexto del transporte de mercaderías. También conviene tener en cuenta el artículo 14 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal.

El artículo 4, párrafo 1, prevé la facultad que tiene el empresario, que se convierte en obligación, si el cliente lo solicita, de emitir un documento. Son oscuras las razones por las cuales, cuando el que presenta el documento es el "cliente", el recibo debe identificar las mercancías y señalar su estado y cantidad; en cambio, si el documento lo hace el empresario, el acuse de recibo de las mercancías debe tener la fecha de recepción e indicar el estado y cantidad de las mercancías en la medida en que pueda determinarse por medios de verificación razonables.

Se observa que tampoco está claro quién determina qué clase de documento, si el del inciso a) o el del inciso b).

En relación con el párrafo 4, se hace notar que existe un concepto de firma en el párrafo 3 del artículo 14 de las Reglas de Hamburgo, análogo, pero diferente en algunos

aspectos, al que aparece en el proyecto de Convención que nos ocupa. Similar definición en el párrafo 3 del artículo 5 del Convenio sobre el Transporte Multimodal.

Por otro lado, el artículo 5, inciso k), de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagares Internacionales expresa otro concepto diferente de firma, por lo que se requerirá afinar estos conceptos.

Por todo lo anterior, se recomienda: 1) eliminar la incertidumbre del concepto de firma (hay tres definiciones diferentes); y 2) adoptar la definición de la Convención sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagares Internacionales debido a las ventajas sobre las anteriores.

En el artículo 5, párrafo 1, se exonera al empresario que pruebe haber tomado las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Cabría considerar la posibilidad de incluir también las medidas razonables para "disminuir" las consecuencias. Hay ocasiones en que no se puede evitar el daño, pero que sí se pueden disminuir sus efectos. Se podría considerar la posibilidad de incluir una regla semejante a la del artículo 77 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980).

En el artículo 5, en los párrafos 1 y 2, se establece que el empresario responderá de "los perjuicios". De acuerdo al concepto de "perjuicios" en el derecho mexicano y al parecer en diversos países del sistema del derecho continental, los daños constituyen "la pérdida patrimonial" y los perjuicios "la ganancia esperada". La terminología del artículo 5, párrafos 1 y 2, puede provocar confusión y resultados no deseados si un juez entiende los términos comentados de acuerdo a su ley nacional. Se recomiendan dos soluciones alternativas: 1) utilizar una fórmula más descriptiva del fenómeno; y 2) definir en el artículo 1 el término "perjuicios".

El párrafo 4 del artículo 5 no indica quién puede dar por perdidas las mercancías. Debe precisarse que quien puede declarar la pérdida es la persona facultada para recibirlas. No es lógico que pueda hacerlo el empresario, ya que podría aprovecharse de la situación cuando las mercancías excedan del valor del límite de responsabilidad. En todo caso, debe corresponder a quien está interesado en recibir las mercancías la facultad de prolongar el período.

El artículo 6 establece límites de responsabilidad que resultan bajos si se toman en consideración los límites que aparecen en todas las convenciones internacionales. Por ejemplo, el artículo 6 de las Reglas de Hamburgo y el artículo 18 del Convenio sobre el Transporte Multimodal. A lo anterior debe agregarse que la experiencia es que las pérdidas y daños ocurren con más frecuencia durante las etapas que cubrirá la Convención. Por todo ello, es conveniente elevar los límites de responsabilidad, por lo menos, a los niveles de las otras convenciones anteriormente mencionadas.

En otro orden de ideas, conviene considerar que desde que ocurre el evento que da lugar a la responsabilidad, hasta el momento del pago de la indemnización, transcurren períodos significativos. Por ello, es razonable estipular, a semejanza de lo que ocurre en otros instrumentos (por ejemplo, el artículo 72 de la Convención sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagares Internacionales y el artículo 78 de la Convención de Viena sobre

Compraventa), la obligación de pagar intereses e incluso compensar las pérdidas por eventuales fluctuaciones en los tipos de cambio. De otro modo y aun cuando con base en una ley nacional el perjudicado pudiera exigir esos conceptos, el responsable pudiera argüir que el límite de su responsabilidad comprende, también, los conceptos de intereses y pérdidas en cambios.

En cuanto a la responsabilidad por demora, que se fija en el total de la remuneración debida al empresario, se antoja que el límite es muy bajo, ya que el empresario únicamente arriesga su paga.

El mismo artículo habla de remuneración, de ello cabe pensar que otros cargos adicionales que pudiera hacer el empresario no concurren a formar el límite, por lo que sería razonable revisar esta cuestión.

El artículo 7, párrafo 1, prevé la acción que se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa. La mención de las dos clases generadoras de responsabilidad, contractual y extracontractual, al parecer agota todos los supuestos. A menos que exista otra razón ajena a este razonamiento, se debe considerar en este comentario que debe eliminarse la mención de "otra causa".

Por lo que corresponde al artículo 8 se tomó nota de los argumentos en pro y en contra de incluir, en el supuesto del párrafo 1, a "otras personas contratadas por el empresario". Tomando en cuenta que es difícil que esas otras personas dispongan de un patrimonio suficiente, que no acostumbran contratar seguro, que con frecuencia se encuentran en un país remoto y que quien los contrata es el empresario, es preferible que queden incluidas en el párrafo 1 del mismo artículo.

En los párrafos 1 y 2, se usa la expresión "temerariamente y a sabiendas" que, siendo cierto que se usa en las Reglas de Hamburgo, es objetable. Cabría hacerse las siguientes consideraciones al respecto: la palabra "temerariamente" tiene una connotación en español que requiere de dos elementos: falta de prudencia y valentía o arrojo. En el texto en inglés se usa *recklessly*. Según el diccionario Longman, *reckless (of a person or his behaviour)* significa *too hasty, not caring about danger*. En consecuencia, la persona afectada, una vez que el empleado pruebe que el daño lo ocasionó actuando en el desempeño ordinario de sus funciones, tiene a su cargo la prueba de que:

- a) La persona que causó el daño actuó *valientemente*, con imprudencia;
- b) *Sabía* que probablemente sobrevendría el daño o la demora.

Si se añade que el empresario puede acogerse al límite, por quedar excluida de la hipótesis del párrafo 1 "la persona que contrató" (tal como aparece en el proyecto), desde el punto de vista práctico la persona afectada tendrá siempre que soportar la pérdida. En consecuencia, se recomienda utilizar la expresión: "Con imprudencia y sabiendo o debiendo razonablemente saber...".

En el artículo 10, en relación con el párrafo 3, los argumentos que se esgrimen en el documento A/CN.9/298, párr. 63, para justificar que la venta de las mercancías se rija por la ley del Estado en el que el empresario tenga su establecimiento son válidos. Sin embargo, esta disposición pudiera retraer a algún Estado a acceder a la

Convención, por las razones que en ese párrafo se apuntan. Por ejemplo: las mercancías se encuentran en el Estado A, cuya ley prohíbe a las partes vender bienes ajenos sin autorización judicial. En cambio, si el establecimiento del empresario se encuentra en el Estado B la ley permite la venta de las mercancías por el empresario. En consecuencia, si el Estado A es parte en la Convención tendrá que soportar que las mercancías se vendan conforme a una ley especial. Esta sería la situación de México, que tendría que considerar las consecuencias de esta disposición antes de firmar y antes de acceder a la Convención. El inconveniente señalado se elimina si el texto dijera: "... en la medida en que lo autorice la legislación del Estado en el que el empresario tenga su establecimiento y a condición de que la venta no viole la ley en donde se encuentran las mercancías" (las palabras subrayadas expresan la modificación que se propone).

El artículo 11, párrafo 2, tiene como consecuencia que, si el consignatario se encuentra sujeto a las Reglas de Hamburgo y a esta Convención, tendrá dos reglas diferentes para la misma situación. El plazo que da el párrafo 2 del artículo 19 de las Reglas de Hamburgo es de 15 días y no tiene el tope de 45 días. Se propone alinear los preceptos.

Por último y en relación al artículo 14, cabe mencionar que en general es cierto que la referencia al criterio de "buena fe" es susceptible de crear problemas de interpretación en la comunidad jurídica internacional. Por otro lado, resulta inútil, ya que es evidente que el comercio internacional debe regirse sobre la base del principio de la buena fe. Se hace notar que en las convenciones de la CNUDMI se han utilizado textos diferentes, lo cual es inconveniente. Por ejemplo: las Reglas de Hamburgo (artículo 3), la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (artículo 7) y este proyecto utilizan un texto; en cambio la Convención de Viena sobre Compraventa Internacional de Mercaderías (párrafo 1 del artículo 7) y la Convención sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagares Internacionales (artículo 4) usan otro lenguaje.

Organización internacional no gubernamental

UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERAS (IRU)

[Original: francés]

[En la carta que acompaña las observaciones formuladas por la Unión Internacional de Transportes por Carreteras se indica que, en general, el proyecto de Convención está en consonancia con las opiniones de esta organización.]

Artículo 1, inciso b)

La Unión Internacional de Transportes por Carreteras aprueba la definición de "mercaderías" adoptada por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/298, párr. 18).

Artículo 2, inciso b)

Añádase: "cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados

con el transporte, prestados por un empresario, se rigen por la ley de un Estado contratante”.

Artículo 6

Es preciso volver a examinar el artículo 6 pues no es satisfactorio que se apliquen al empresario distintos límites de responsabilidad cuando se trata de las mismas mercaderías, pero objeto de distintos modos de transporte.

Si no obstante ello no se modifica el artículo 6, habría que modificar el texto de la segunda oración del párrafo 1 de la siguiente manera:

“Ahora bien, si las mercaderías son objeto de un transporte internacional *por ferrocarril o por carretera*, . . . la responsabilidad del . . .”.

También debe tenerse en cuenta que a raíz de la flexibilidad del transporte por carretera, durante el viaje puede modificarse el itinerario haciendo, si es posible, un tramo por otra ruta marítima o terrestre, sin que ello conste expresamente en el contrato de transporte o en la carta de porte.

Artículo 8

¿No debería este artículo contener una cláusula que exonere de responsabilidad al empresario, por ejemplo, cuando la pérdida, el daño o la demora resulten en su totalidad de acciones u omisiones de terceros deliberadas y con la intención de causar esa pérdida, daño o demora? Lo mismo se aplica a causas originadas, entre otras cosas, en actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrecciones o un fenómeno natural de carácter excepcional e irresistible.

Artículo 9, inciso b)

No es suficiente el reembolso de todos los gastos que le ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a). Habría que añadir “y todos los gastos y pérdidas y daños resultantes de la entrega de las mercaderías”, por analogía con el artículo 22 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

[A/CN.9/319/Add.2]

NORUEGA

[Original: inglés]

Observaciones generales

El Gobierno de Noruega reconoce que, en general, se requieren normas uniformes que rijan el transporte internacional de mercaderías. Hoy día, la guarda de las mercaderías puede estar comprendida en el ámbito de aplicación de los convenios que rigen la responsabilidad de los transportistas. Pero en otros casos, ningún instrumento vigente resulta aplicable. El proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte puede cubrir la laguna que dejan los instrumentos vigentes. Proporciona una base adecuada para un examen y perfeccionamiento ulterior, y

el Gobierno de Noruega reconoce el mérito de la labor del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales.

Es fundamental que una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte tenga debidamente en cuenta las soluciones que contienen los convenios vigentes en materia de transporte. El Gobierno de Noruega es partidario de que haya concordancia en esta esfera. Desde ese punto de vista, apoyamos la idea de adoptar a los convenios vigentes como modelo de la Convención sobre los empresarios de terminales de transporte.

El Gobierno de Noruega también quisiera formular algunas breves observaciones con respecto a determinados artículos del proyecto de Convención. Las observaciones se presentan sin perjuicio de la posición definitiva que adoptemos.

Observaciones con respecto a distintos artículos

Artículo 3

Conforme al artículo 3, el empresario será responsable hasta que entregue las mercaderías, o bien, “las ponga a su disposición”. A nuestro juicio, debería considerarse la posibilidad de ampliar el período de responsabilidad en los casos en los que no se entregan las mercaderías. De todos modos, deberían aclararse las palabras “las ponga a su disposición”.

Artículo 6

El establecimiento de distintos límites para el transporte marítimo y el transporte por vías de navegación interior, por una parte, y otros tipos de transporte, por otra, podría causar problemas. Tal vez resulte difícil calcular las sumas correspondientes a los límites de responsabilidad por demora, conforme al párrafo 2. En principio, los límites deberían ser altos a fin de proporcionar una indemnización adecuada. Pero es importante que, en lo posible, concuerden con los límites fijados en otros instrumentos jurídicos relacionados con el transporte.

Artículo 9

Este artículo protege al empresario de los daños causados por mercaderías peligrosas. El inciso b) le reconoce el derecho al reembolso de todos los gastos que le ocasione adoptar las precauciones a que se hace referencia en el inciso a). Quizá el alcance del inciso b) sea demasiado limitado y deba examinarse nuevamente.

Artículo 11

Este artículo se diferencia de disposiciones análogas que figuran en otros instrumentos relativos al transporte. El Gobierno de Noruega preferiría que hubiese una mayor concordancia.

[A/CN.9/319/Add.3]

La presente adición al documento A/CN.9/319 contiene una recopilación de las observaciones que se recibieron entre el 22 de marzo y el 28 de abril de 1989.

Recopilación de las observaciones

Estados

FINLANDIA

[Original: inglés]

El Gobierno de Finlandia acoge con satisfacción la oportunidad de exponer sus consideraciones acerca del proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. Sin embargo, estas observaciones se presentan sin perjuicio de la posición definitiva que el Gobierno adopte sobre la cuestión. La ratificación eventual de la Convención que se está examinando dependerá, entre otras cosas, de la entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, y del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

El Gobierno apoya la idea de que el régimen de la responsabilidad internacional que se está examinando sea establecido en forma de una Convención, ya que ello no impide que los Estados que no estén dispuestos a aceptar esta forma utilicen la Convención como una ley modelo. El Gobierno finlandés encuentra también aceptable la solución propuesta en el artículo F del proyecto de cláusulas finales, con arreglo al cual la Convención entrará en vigor cuando haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación.

Observaciones sobre artículos concretos

Artículo 1

Inciso d). El Gobierno entiende que la amplitud con que se definen, en este inciso, los "servicios relacionados con el transporte" responde a una tentativa de cubrir mediante esta Convención cualquier laguna que pueda haber entre el ámbito de aplicación de los diversos instrumentos relativos al transporte internacional. Sin embargo, por razón de esa amplitud, la Convención parece abarcar incluso operaciones a las que difícilmente cabría justificar la aplicación de varios de sus artículos (por ejemplo, los artículos 4 y 10). Cabe también preguntarse si la política en la que se basa la Convención justifica el que actividades que suelen llevarse a cabo bajo la supervisión del capitán del buque o en conexión con la carga y descarga queden también incluidas dentro del ámbito de aplicación de la Convención. En consecuencia, el Gobierno finlandés propone que se supriman en este inciso las palabras "la estiba, el arrumaje, el entablado y la trinca".

Artículo 3

A tenor de este artículo, el período de la responsabilidad del empresario expira cuando entrega las mercaderías a la persona facultada para recibirlas o las pone a su disposición. El Gobierno finlandés propone que las palabras "*made them available*" de la versión inglesa se sustituyan por las palabras "*placed them at the disposal of*". La demora en la recepción de las mercancías dentro del período convenido no debería redundar en la extinción

absoluta de la responsabilidad del empresario salvo que éste haya efectuado una notificación al receptor y le haya instado a hacerse cargo de las mercancías. El Gobierno finlandés subraya que las disposiciones de este artículo sobre el período de responsabilidad no deberían impedir la aplicación al empresario de los principios generales de la responsabilidad extracontractual, por delitos civiles y cuasidelitos.

Artículo 6

Párrafo 1. La eliminación de la responsabilidad establecida en este artículo debería corresponder a otras limitaciones cuantitativas aplicables en la esfera del derecho del transporte a fin de dar a las acciones de repetición entre empresarios y transportistas una base equiparable. Por ello sería preferible incluir en el artículo una alternativa basada en el número de bultos y de unidades de carga transportada. La aplicación de los límites por bulto a los contenedores y a otros casos análogos debería resolverse en esta Convención de la misma forma que en los instrumentos sobre transporte marítimo de mercaderías.

Quizá fuera preferible hacer más claro el régimen de la Convención para el supuesto de unas mercaderías perdidas que se hayan encontrado posteriormente. No debería interpretarse la Convención en el sentido de que el empresario adquiere automáticamente la propiedad de las mercaderías supuestamente perdidas por el mero hecho de haber pagado la indemnización por la pérdida total de las mismas conforme al artículo 6 una vez expirado su período de responsabilidad. Si las mercaderías se encuentran una vez pagada la indemnización, la cuestión de su propiedad debería impedir que el consignatario reclame las mercaderías y cobre una indemnización por demora si acepta resarcir al empresario de la diferencia entre la indemnización por la pérdida total de las mercaderías y la indemnización por demora.

Artículo 8

Párrafo 1. En principio el Gobierno finlandés está de acuerdo con la solución adoptada en el párrafo 1 del artículo 8, a tenor del cual el empresario pierde su derecho a la limitación de la responsabilidad en caso de que la pérdida, el daño y la demora sean ocasionados deliberada o temerariamente por un empleado o mandatario suyo. Sin embargo, el empresario debería poder acogerse a la limitación de la responsabilidad cuando su empleado o mandatario haya provocado el daño pero no exista un vínculo causal entre ese daño y el desempeño por el empleado de su actividad profesional. Puede citarse como ejemplo el caso en el que un empleado del empresario allana sus locales y roba las mercaderías fuera de las horas de trabajo.

Así pues, la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad por el daño ocasionado por un empleado del empresario debería limitarse a los casos en los que el empleado o mandatario hubiera actuado en esa calidad. La definición de esos límites debería dejarse a la legislación nacional pertinente en materia de contratos de trabajo y mandato.

Artículo 10

El derecho de garantía real sobre las mercaderías estatuido en el párrafo 1 del artículo 10 se refiere a los

gastos y otras sumas debidas por los servicios relacionados con el transporte que el empresario haya prestado respecto de esas mercaderías durante el período en que responde por ellas. El empresario está también facultado para vender las mercaderías a fin de obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito (párrafo 3).

Se propone que el derecho de retención y el derecho a vender las mercaderías cubra los gastos y las sumas debidas por los servicios relacionados con el transporte que haya prestado el empresario después de comenzado el período en que responde por ellas. Cabe que éstos se hayan contraído en todo o en parte una vez expirado el período de responsabilidad del empresario conforme a lo dispuesto en el artículo 3 de la Convención, por ejemplo, si el empresario no se hizo cargo de las mercaderías en el plazo convenido y se han pagado por anticipado los derechos de almacenamiento correspondientes al período convenido. No hay motivo para denegar el derecho de retención por gastos y otras sumas reclamables por los servicios prestados con posterioridad a ese período.

Debería facultarse también al empresario a vender las mercaderías que no hayan sido reclamadas, aun cuando, por razón de haberse efectuado un pago por anticipado, no hubiera ningún gasto u otra suma reclamable no cubierto. En consecuencia, debería añadirse al artículo un nuevo inciso que autorice la venta de las mercaderías que no hayan sido reclamadas cuando i) el empresario haya notificado a la persona facultada para hacerse cargo de las mercaderías de que éstas están a su disposición, así como su propósito de ejercitar su derecho a venderlas, y ii) haya transcurrido un plazo, no inferior a 30 días, señalado en la notificación sin que se hayan reclamado las mercaderías.

En el párrafo 3 después de la palabra "contenedores" deberían añadirse las palabras "paletas o cualesquiera otros elementos análogos de embalaje o transporte en los que las mercaderías hayan sido agrupadas o embaladas", con el fin de conseguir una formulación uniforme con la del inciso b) del artículo 1 a este respecto.

Artículo 17

Párrafo 4. El Gobierno finlandés propone el siguiente texto del párrafo 4: "La Comisión aprobará las enmiendas por una mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes, siempre que en el momento de la votación estén presentes al menos la mitad de los miembros".

PAÍSES BAJOS

[Original: inglés]

Observaciones generales

El Gobierno de los Países Bajos ha tomado nota del proyecto de Convención con mucho interés y aprecio. La principal razón para unificar las normas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales es cubrir las lagunas que dejan los regímenes de responsabilidad establecidos por los convenios relativos al transporte internacional antes, durante y después del transporte, así como entre las distintas etapas del transporte. Por una parte, el proyecto de Convención brinda debida protección a las personas interesadas en el cargamento y, por otra parte,

facilita el ejercicio de la acción de repetición contra los empresarios de terminal a los transportistas, empresarios de transporte multimodal, transitarios y entidades análogas, cuando deben resarcir las pérdidas o daños en las mercaderías causados por el empresario de terminal durante el período en que responden por las mercaderías.

El proyecto de Convención es aplicable a los empresarios de terminales que manipulan mercaderías objeto de transporte internacional por mar, aire, ferrocarril, carreteras y vías de navegación interior. Hay muchos tipos distintos de empresarios que se ocupan de diversas clases de mercaderías y prestan diferentes servicios. Además, los empresarios representan toda una escala de adelantos técnicos y operativos. En vista de las diferentes circunstancias de hecho en las que los empresarios de terminales prestan sus servicios, el Gobierno de los Países Bajos no está convencido de que las distintas clases de empresarios de terminales deban regirse necesariamente por el mismo régimen de responsabilidad. El proyecto de Convención debe dejar abierta la posibilidad a los legisladores nacionales de aplicar la Convención según las circunstancias concretas. A continuación se hace una propuesta a este respecto.

Las observaciones que siguen con respecto a determinados artículos no constituyen la expresión definitiva de las opiniones del Gobierno de los Países Bajos. El Gobierno se reserva el derecho de proponer nuevos cambios en estos y otros artículos durante el 22.º período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. En consecuencia, el hecho de que el Gobierno de los Países Bajos no se pronuncie ahora con respecto a determinado artículo no significa necesariamente que lo acepte.

Definiciones y período de responsabilidad (artículos 1 y 3)

La indicación de momentos precisos en los que la responsabilidad de un transportista en virtud de un convenio sobre el transporte internacional comienza y termina es sumamente compleja y susceptible de distintas interpretaciones. Conforme al Convenio de Varsovia, las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal, el transportista responde por las mercaderías desde el momento en que las toma a su cargo hasta el momento en que las entrega. Conforme al artículo 3 del proyecto de Convención, el empresario de terminal será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo. Como existe la posibilidad de que tanto el transportista como el empresario de terminal estén a cargo de las mercaderías al mismo tiempo, el Gobierno de los Países Bajos supone que en virtud del inciso a) del artículo 1 y del artículo 3, el proyecto de Convención se aplica cuando las mercaderías se encuentran aún a cargo del transportista, período durante el cual el empresario de terminal presta servicios relacionados con el transporte con respecto a las mercaderías. Si las mercaderías sufren pérdidas o daños durante este período, el transportista tendrá que responder ante los interesados en el cargamento y entablará una acción de repetición contra el empresario de terminal.

Debe aclararse que la expresión "servicios relacionados con el transporte" se refiere a la manipulación física de las mercaderías y no, por ejemplo, a los servicios financieros relacionados con las mercaderías. El Gobierno de

los Países Bajos, en consecuencia, quisiera que se sustituyera la definición de los servicios relacionados con el transporte por la siguiente:

“a) La expresión ‘servicios relacionados con el transporte’ comprende los servicios que entrañan la manipulación física de las mercaderías, tales como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trinca;”.

Emisión del documento (artículo 4)

Debe aclararse qué personas designa el término “cliente”. El Gobierno de los Países Bajos preferiría que se sustituyera la palabra “cliente” por las palabras “la otra parte en el contrato”.

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad (artículo 8)

La inclusión de los empleados o mandatarios en el artículo 8 puede dar lugar a serias objeciones.

El empresario debe perder el beneficio a la limitación de la responsabilidad sólo en caso de que su propia conducta haya sido deliberada o temeraria, y no cuando esa conducta corresponda a sus empleados o mandatarios. La pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad debe considerarse un factor importante en la distribución de los riesgos entre los interesados en el cargamento, los transportistas y los empresarios de terminales. Conforme al párrafo 1 del artículo 8 de las Reglas de Hamburgo, el porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad sólo en el caso de que su acción u omisión haya sido intencional o temeraria. A los efectos del seguro es importante que el empresario de terminal sepa que puede acogerse a los límites fijados en las normas uniformes y que estos límites no se aplicarán sólo en casos excepcionales.

Mercaderías peligrosas (artículo 9)

En caso de que se entreguen al empresario de terminal mercaderías peligrosas y no se le informe acerca del carácter peligroso de las mismas, el empresario estará facultado a adoptar todas las precauciones necesarias, de conformidad con el inciso a) del artículo 9. También está facultado a recibir el reembolso de todos los gastos que le ocasione adoptar esas medidas. Pero no está claro quién le reembolsará todos sus gastos. El Gobierno de los Países Bajos propone que se sustituya el inciso b) por el siguiente:

“b) recibir el reembolso de todos los gastos que le ocasione adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a) de la persona que no cumplió su obligación de informarle acerca del carácter peligroso de las mercaderías en virtud de un instrumento internacional o de la legislación nacional.”

Aviso de la pérdida o el daño (artículo 11)

El Gobierno de los Países Bajos preferiría que las normas uniformes exigieran que el aviso al empresario de terminal se diera por escrito.

Además, quisiera proponer lo siguiente, de conformidad con lo indicado en las observaciones generales:

Nuevo artículo

“Todo Estado podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que limitará la aplicación de las normas de esta Convención a determinados tipos de empresarios de terminales.”

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA

[Original: inglés]

El Gobierno de la República Democrática Alemana considera que el proyecto de Convención que figura en el documento A/CN.9/298 proporciona una base adecuada para ulteriores debates. Sin embargo, estimamos que se pueden perfeccionar algunos de los proyectos de artículos. A continuación se proponen varias enmiendas.

Artículo 2

Sugerimos que se vuelva a redactar el artículo 2 de la siguiente manera:

“La presente Convención será aplicable a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías que sean objeto de transporte internacional:

“a) cuando los servicios relacionados con el transporte los preste un empresario que tenga por lo menos un establecimiento situado en un Estado contratante, o

“b) cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado contratante, o

“c) cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado contratante.”

Suprímense los párrafos 2) y 3).

Artículo 3

Se sugiere que se sustituyan las palabras “made them available to” por “placed them at the disposal of” (no procede el cambio en la versión española).

Artículo 4, párrafo 1

Se sugiere que se sustituya la palabra “produced” por “presented” (no procede el cambio en la versión española).

Artículo 5, párrafo 4

El plazo de “30 días consecutivos . . .” debe ampliarse a “60 días consecutivos . . .”.

Artículo 8, párrafo 1

Se sugiere que se incluyan las palabras “. . . o de otra persona cuyos servicios utilice el empresario para la prestación de los servicios relacionados con el transporte” después de la palabra “mandatarios”:

“1) El empresario no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se

prueba que la pérdida, el daño o la demora resultaron de una acción o una omisión del propio empresario o de sus empleados o mandatarios, o de otra persona cuyos servicios utilice el empresario para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, con intención de causar esa pérdida, daño o demora, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o la demora.”

Artículo 9, inciso b)

La expresión “todos los gastos que ocasione al empresario” debe sustituirse por “todos los gastos que le ocasione”.

Artículo 10, párrafos 1, 3 y 4

En todos estos párrafos la ley aplicable debe ser la ley del lugar donde se encuentran las mercaderías.

Artículo 11, párrafo 2

Se sugiere que este párrafo termine después de las palabras “. . . cuando lleguen a su destinatario final”. Pero si se conserva la última parte, se debe ampliar el plazo de 45 días.

Artículo 12, párrafo 5

A fin de evitar el aumento innecesario del número de demandas que se presenten ante los tribunales, el transportista o la otra persona indicada deben poder entablar una acción de repetición contra el empresario también dentro de un plazo de 90 días a partir de la fecha en que se haya satisfecho la reclamación aunque no se haya entablado ninguna acción.

Artículo 14

Se propone el siguiente párrafo adicional:

“2) Las cuestiones relativas a asuntos que se rijan por la presente Convención que no hayan sido expresamente resueltas en ella deberán ser solucionadas con arreglo a los principios generales en los que la Convención se inspira o, en su defecto, con arreglo a la ley que haya de ser tenida por aplicable en virtud de las normas de derecho internacional privado.”

Artículo 17, párrafo 1

Se propone el siguiente inciso adicional:

“c) Si la presente Convención entra en vigor cuando hayan transcurrido más de cinco años a partir de la fecha en que quedó abierta a la firma, el Depositario convocará una reunión de la Comisión durante el primer año que siga a su entrada en vigor.”

Artículo 17, párrafo 3

Este párrafo puede suprimirse, pero si se mantiene conviene redactarlo de la siguiente manera:

“Al decidir si los límites deben modificarse y, en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta todos los criterios, determinados sobre una base internacional, que se estimen pertinentes, tales como los que se indican a continuación: . . .”

Artículo 17, párrafo 6

Los dos plazos de “18 meses” deben sustituirse por plazos de “12 meses”.

TRINIDAD Y TABAGO

[Original: inglés]

El Gobierno de Trinidad y Tabago acoge con satisfacción la elaboración de la Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. A su juicio, su aplicación, en caso de que se apruebe, incidiría favorablemente sobre el comercio internacional, proporcionando una orientación uniforme sobre la cuestión sumamente imprecisa, de la responsabilidad del empresario.

Se presentan para su examen observaciones sobre artículos concretos.

Artículo 3. Período de la responsabilidad

El período de la responsabilidad sigue siendo impreciso y habría que redactar el artículo de forma que dejara disponible el más breve período posible después de la descarga de las mercaderías, es decir, uno o dos días hábiles después de la misma.

Artículo 4. Emisión del documento

Se necesita otro artículo en el que se atribuya al expedidor o a su mandatario la responsabilidad de presentar la documentación debida al empresario dentro de un plazo razonable. El presente artículo no regula en absoluto ese aspecto.

Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

Párrafo 2. Este artículo puede resultar difícil de aplicar. Aunque el efecto total de diversas causas puede ser fácil de determinar, es probable que la atribución de la relación de causa a efecto no se ajuste a reglas matemáticas de adición y sustracción, lo que puede dar lugar a una gran diversidad de prácticas en los Estados miembros. Tal vez puedan elaborarse directrices más concretas en relación con este artículo.

Artículo 10. Garantía real sobre las mercaderías

La garantía real sobre las mercaderías debería prescribirse en términos que redundaran en la retención de la menor cantidad de mercaderías posible. Dicho de otra forma, sería preferible exigir una fianza por la suma reclamada a la retención en almacén de las mercaderías en caso de litigio.

Artículo 11. Aviso de la pérdida, el daño o la demora

El plazo previsto tal vez resulte breve para los grandes envíos.

Artículo 16. Unidad de cuenta

La conversión prevista puede entrañar una clara desventaja para los países en desarrollo o para cualquier país cuya moneda sea “débil” en relación con otras.

[A/CN.9/319/Add.4]

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL
DE PUERTOS (AIP)

El Secretario General de la Asociación Internacional de Puertos ha enviado al Secretario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional la comunicación siguiente:

[Original: inglés]

1. En mi carácter de Secretario General de la Asociación Internacional de Puertos tengo el agrado de presentar la resolución concerniente al proyecto de Convención sobre la limitación de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, que ha sido aprobada en la sesión plenaria de la 16a. Conferencia Bienal de esta Asociación, celebrada en Miami, el 28 de abril de 1989.

2. El texto de la resolución (que es la resolución No. 2 de la 16a. Conferencia Bienal de la AIP) es el siguiente:

RESOLUCIÓN CONCERNIENTE A UN PROYECTO
DE CONVENCIÓN SOBRE LA LIMITACIÓN DE LA
RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE
TERMINALES DE TRANSPORTE

CONSIDERANDO que el Comité sobre la protección jurídica de los sectores interesados en los puertos ha estudiado el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte que se presentará a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en el período de sesiones que celebrará en 1989; y

CONSIDERANDO que la Junta de Directores ha aprobado el informe del Comité sobre ese proyecto de Convención;

LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS RESUELVE, en su segunda sesión plenaria celebrada el día 28 de abril de 1989, durante la decimosexta Conferencia, expresar su apoyo al principio de la determinación y la limitación de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte por pérdidas o daños en las mercaderías, con la reserva de que la CNUDMI examine cuidadosamente el concepto propuesto en relación con la responsabilidad del empresario por los daños en las mercaderías o la demora en su entrega ocasionados intencionalmente por sus empleados o mandatarios, y también con la reserva de que los límites monetarios se establezcan a niveles razonables y asegurable.

B. Límites de la responsabilidad y unidades de cuenta de los instrumentos internacionales relativos al transporte: informe del Secretario General (A/CN.9/320) [Original: inglés]

INTRODUCCIÓN

1. Con ocasión del examen por la Comisión en su 21.º período de sesiones (1988), del proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, se señaló que la Asamblea General tal vez decidiese

[A/CN.9/319/Add.5]

IRLANDA

[Original: inglés]

Si bien el continuo aumento del comercio internacional probablemente generará mayores necesidades de terminales de transporte y operaciones con ellas relacionadas, especialmente en la Europa continental con la realización del Mercado Único de las Comunidades Europeas, Irlanda no cree que sea apremiante la necesidad de un instrumento internacional para regular esas terminales. Ese instrumento internacional podría no obstante ser beneficioso si se aplica ampliamente.

Irlanda señala que los anteriores intentos del Comité Maritime International para formular tal instrumento fueron infecundos, debido a la falta de apoyo internacional, y duda de que ese apoyo se preste ahora para justificar los detallados trabajos que requiere la conclusión del texto de una convención. (Evidentemente esto influirá sobre la fecha en que la Convención, de adoptarse, entraría en vigor internacionalmente.)

Irlanda cuestiona también la propuesta inclusión en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 17 del proyecto de Convención del "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo)", que todavía no ha sido adoptado por un número suficiente de Estados para que entre en vigor internacionalmente. En realidad, los principales Estados marítimos no han dado indicación alguna de la intención de adoptar ese Convenio.

Por lo que respecta al alcance de la propuesta Convención, Irlanda considera que el presente proyecto es deficiente en cuanto que no trata la vital cuestión de cómo deben manejarse los productos perecederos (en particular los alimentos) y tampoco contiene disposición alguna en relación con las aduanas o los derechos aplicables a las mercancías.

Como las autoridades portuarias irlandesas facilitan instalaciones para que las mercancías permanezcan en locales abiertos o cubiertos, sin aceptar responsabilidad y de forma gratuita, Irlanda afirma que "en el ejercicio de su profesión" una autoridad portuaria no "se hace cargo de mercaderías objeto de transporte internacional" y que, por consiguiente, las disposiciones del proyecto de Convención no se aplicarían a las autoridades portuarias irlandesas. Irlanda desea obtener confirmación de que esta interpretación es también la de otras delegaciones.

convocar una conferencia diplomática para la aprobación de una convención. Un orador sugirió que esa conferencia diplomática podría brindar una buena oportunidad para considerar una posible revisión de los límites de la responsabilidad y de las disposiciones relacionadas con las unidades de cuenta contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de